SAYI: 2017-9 FİYATI: 10 TL www.otohaber.com.tr Auto ZEITUNG işbirliğiyle

otohaber



TEST

MODERN HİBRİT

HYUNDAI IONIQ

HERKES GOLF'E KARŞI

KOMPAKT SINIFIN SEMBOL MODELİ BİRBİRİNDEN İDDİALI 9 RAKİBİNİN KARŞISINDA:

- AUDI A3 SPORTBACK 1.4 TFSI
- BMW 118i
- FORD FOCUS 1.5 EcoBoost
- HYUNDAI i30 1.4 T-GDI
- MAZDA3 SKYACTIV-G 165
- MERCEDES-BENZ A 200
- OPEL ASTRA 1.4 T
- PEUGEOT 308 PureTech 130
- RENAULT MEGANE 1.2 TCe

2017 FRANKFURT OTOMOBİL FUARI

YENİLİK RÜZGARI



BMW M5



JAGUAR E-PACE



ROLLS-ROYCE PHANTOM



SEAT ARONA



VW POLO



FERRARI PORTOFINO

YENİLİK



ELEKTRİKLİ RÜYA:

VISION MAYBACH 6 CABRIOLET

TEST



VW ARTEON 2.0 TDI

TEST



OPEL CROSSLAND X

ISSN 1304-5709 K.K.T.C. FİYATI 11.50 TL
9 771304 570001 09



Editör

Halit Bolkan

halit.bolkan@otohaber.com.tr

"HAYALİNDEKİ OTOMOBİLİ TASARLA" YARIŞMASINDA FİNALE DOĞRU!

Otomobil dünyasında satış ve karlılığa giden yol sadece teknik olarak en iyiyi yapmak değildir. Bu teknolojiyi iyi bir paketle sunmazsanız başarılı olma yolunda önemli bir silahınızı kaybedersiniz. Hatta iyi bir paket, çoğunlukla vasat teknolojilerin bile kabullenilmesini sağlar. Tabii ki burada paket olarak kast ettiğim tasarım. Otomobil dünyasında iyi bir tasarım sayesinde uzun yıllar üretilen ve efsane modeller olduğu gibi çok iyi teknolojisine rağmen beğenilmeyen tasarımı nedeniyle kısa sürede ortadan kalkan modellere de şahitlik yaptı. Yani uzun lafın kısası, otomobil dünyasında mazruf değil zarf daha önemli olabiliyor.



Sadece otomobil değil, diğer tüm insan yapısı ürünlerde tasarım çok önemli. İyi bir tasarım yapmak için hem kullanım alanıyla ilgili bilgi sahibi olunmalı hem gelecekteki trendler tahmin edilebilmeli hem de hayal gücünün çok iyi olması şart. Bu konularda iyi hatta çok iyi olanlar, dünya çapında tanınıyor, çalıştıkları sektörde aranan isimler oluyor. Keza otomobilde de durum aynı. Harley Earl, Batista Pininfarina, Marcello Gandini, Giorgetto Giugiora gibi isimler otomobil endüstrisini tasarımlarıyla yönlendirmeyi başaran isimlerden sadece birkaçı. Üzerinden 10 yıllar geçmiş olmasına rağmen hala bu isimlerin tasarladığı otomobillere bakıp iç geçirmeyen mi var? Çoğunlukla İtalyanlar tasarım konusunda ünlü olsa da her ülkeden tasarım dâhileri çıkabiliyor. Bir dönem Mercedes-Benz ve Peugeot'da çalışan Murat Günak, Mazda'da çalışan Hasib Girgin, uzun yıllar Ford markası için çalışan Murat Güler, ülkemizi uluslararası arenada temsil eden isimlerin önde gelenleri. Türkiye'nin en çok satan ve en çok okunan otomobil dergisi olarak, bu isimlerin artması için ne yapabiliriz diye düşündük ve "Hayalindeki Otomobili Tasarla" yarışması şekillendi. T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın himayesinde, İTÜ ARI Teknokent desteğiyle ve Shell Türkiye'nin co-sponsorluğunda düzenlediğimiz "Hayalindeki Otomobili Tasarla" yarışmasının sonuçlanması için iki aşama kaldı.

Mayıs 2017'de start verdiğimiz yarışmamıza onlarca iç ve dış tasarım gönderildi. Tüm tasarımlar **www.otohaber.com.tr/hayalindeki-otomobili-tasarla** internet adresli özel web sitesine yüklendi. Şimdi sıra sizde. 15 Eylül 2017 saat 23.59'a kadar Dış Tasarım ve İç Tasarım kategorilerinde beğendiniz tasarımlara oy verebilirsiniz. Oylama tamamlandığında, her iki kategoride en çok oyu alan ilk 10 tasarım Büyük Jüri'nin değerlendirmesine sunulacak ve her iki kategoride de birinci olan tasarımlar 02 Ekim 2017 tarihinde açıklanacak.

Bu arada gerçekten çok başarılı tasarımların geldiğini söyleyeyim. Elbette ülkemizde çok yetenekli tasarımcılar olduğunu tahmin ediyorduk ama bazı tasarımların dünya çapında ses getirebilecek kadar iyi olduğunu oy vermek için siteye girdiğinizde göreceksiniz. Gururumuza siz de ortak olun…



İTÜ ARI TEKNOKENT | BRIGHTER TOGETHER





KAPAK KONUSU

YENİLİK

TEST

SÜRÜŞ İZLENİMİ







FUAR

SÜRÜŞ İZLENİMİ



SÖYLEŞİ



MOTOSİKLET



YIL DÖNÜMÜ



AYIN OTOMOBİLLERİ

HER AY

UZUN DÖNEM TESTİ

SANAT VE

Mercedes, 2016'da Kaliforniya'da sergilenen Vision Maybach 6 Coupe konseptinin bu kez cabrio halini aynı yerde tanıttı. 6 metre uzunluğundaki bu heybetli ve sıra dışı cabrio, coupe gibi yüzde 100 elektrikli bir konsept.

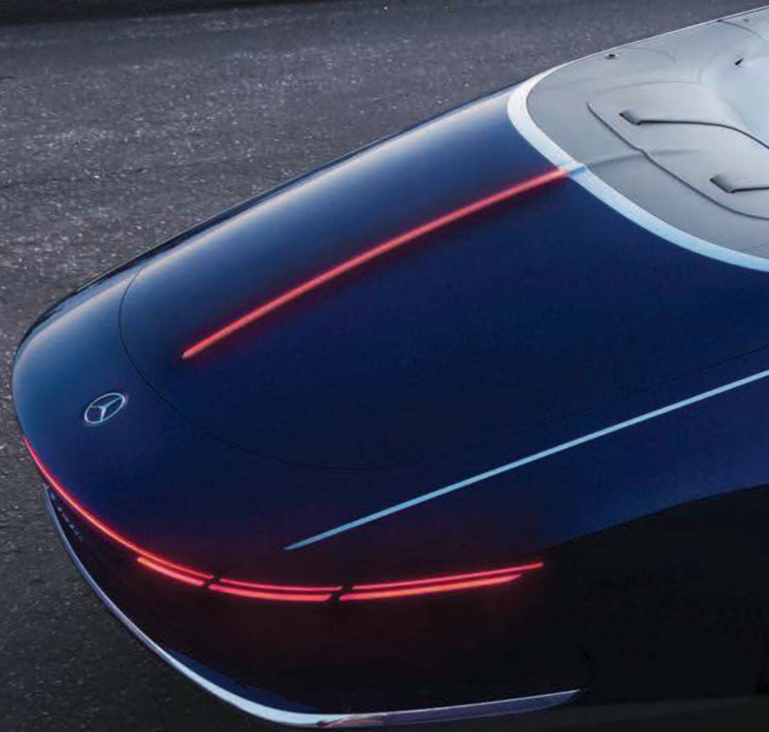
Kaliforniya'da düzenlenen klasik otomobil güzellik yarışması Pebble Beach Concours d'Elegance isimli organizasyona birbirinden iddialı ve sıra dışı otomobiller katılıyor. Bir prestij yarışı olan bu aktivitede tanıtılan 6 metre uzunluğundaki Mercedes-Benz Vision Maybach 6 Cabriolet Concept art deco tasarım diliyle geliştirilmiş. Bu konsept, 2016 yılında aynı organizasyonda tanıtılan ve İstanbul Autoshow 2017'de de gösterilen Mercedes-Benz Vision Maybach 6 Concept'in üstü açık versiyonu.

Aracın açılıp kapanan deri tavanı üç parçadan oluşuyor. Konsept, uzun burun kısmı, devasa panjuru, tekneyi hatırlatan arka bölümü, 24 inç çaplı jantlarıyla heybetli bir tasarıma sahip. 2,1 metre genişliğindeki bu konseptin ince stopları da genişlik algısını arttırıyor.

Vision Maybach 6 Concept'in 360 derece olarak adlandırılan iç mekanında bulunan iç ışıkları, alışılmışın dışında bir aydınlatma sunuyor. Bu konseptin deri koltuklarında bulunan sensörler, sürücü ve yolcunun vücut ısısını ölçerek koltuğun ısını kontrol edebiliyor.

Mercedes'in tasarım bölümü başkanı Gorden Wagener tarafından geliştirilen aracın teknik özellikleri coupe ile aynı. Yüzde 100 elektrikli olan bu konseptin 4 tekerleğinde de elektrik motoru var. 4 tekerlekten çekişli olan aracın elektrik motorları toplamda 550 kW (750 HP) güç üretiyor. Bataryalar 80 kWh kapasiteye sahip. Bu büyük cabrio, 0-100 km/s hızlanmasını 4 saniyenin altında tamamlarken maksimum hızı 250 km/s'de sınırlandırılmış. Vision Maybach 6 Concept'in menzilinin ise 500 km'den fazla olduğu belirtiliyor. Kablosuz, elektromanyetik olarak şarj olma seçeneği sunan bu konseptte hızlı şarj özelliğiyle 5 dakikada bataryalarını dolduruyor. Hızlı şarjla 100 km menzil sunan bu araçta otonom sürüş özelliği de var.

Yazı: Baturhan Boyacılar





Kelebek kanadı gibi açılan kapakların altında özel olarak tasarlanan 2 valiz ve küçük eşya çantaları bulunuyor.



360 derece olarak adlandırılan iç mekan kaliteli ahşap, napa deri koltuklar ve krom parçalarla zenginleşiyor.

TEKNOLOJİ





Arka bölümdeki ince LED'li stoplar ve 24 inçlik jantlar, lüks bir yatı andıran bu konseptin heybetinin arttırıyor.



Vision Maybach 6 Coupe'de yukarı doğru açılan martı kanatlı kapılar vardı, cabrionun kapıları ise yana doğru açılıyor.





Z4'ÜN ÖN GÖSTERİMİ

BMW'nin Kaliforniya'da tanıttığı agresif gürünümlü Concept Z4 yeni roadster'ı müjdeliyor.



BMW'nin tarihinde roadsterların her zaman ayrı bir yeri var. Bu öykü 328 ile başlayıp 507 ve Z8 gibi unutulmaz modellerin yollara çıkmasını sağladı. Alman üretici bu sefer Pebble Beach'te düzenlenen klasik otomobil organizasyonu yani Concours d'Elegance'da Concept Z4 ile podyumda. Concept Z4, uzun ve hava çıkışlı motor kaputu, kısa bagaj bölümü, basık hatlarıyla ve şişkin çamurluklarıyla BMW'nin roadsterlarındaki genleri modern zamana taşıyor. Bu konsept, küçük yan aynaları, ince stopları, yaygınlaşan farları, büyüyen klasik BMW böbrekleri ve 20 inçlik alüminyum jantlarıyla oldukça dikkat çekici bir tasarım sunuyor. Aracın içi son dönem BMW çizgilerini yansıtıyor. Konseptin Mart 2018'de Cenevre Otomobil Fuarı'nda seri üretim haliyle tanıtılması bekleniyor.

YENİ IBIZA TÜRKİYE'DE

Seat'ın Ibiza modeli, tamamen yenilenerek 57.000 TL'den başlayan fiyatıyla Türkiye'de satışa sunuldu.





Seat'ın küçük sınıf temsilcisi Ibiza beşinci neslinde büyüyan boyutlarıyla daha geniş bir iç mekan sunuyor. Ibiza'nın bagajı, öncesine göre 63 litre artarak 355 litreye çıktı. İlk etapta Reference ve Style donanımıyla satışa sunulacak olan Ibiza'da FR ve XCellence ise ilerleyen dönemde gelecek. Ibiza'da Reference donanımda 5 inçlik dokunmatik ekran, ikincil çarpışma freni, yorgunluk tespit sistemi gibi özellikler standart. Style donanımda ise bunlara ek olarak otomatik klima, LED gündüz sürüş farı ve LED stoplar ön plana çıkıyor. Yeni Ibiza'nın giriş modelinde 75 HP'lik 1,0 motor görev yapıyor. Bu versiyon 4,9 lt/100 km ortalama yakıt tüketimine sahip. Ibiza 1.0 EcoTSI'da ise 95 HP manuel ve 115 HP DSG otomatik şanzıman seçenekleri yer alıyor. 2018 yılının ilk çeyreğinde 150 HP'lik Ibiza 1.5 TSI EVO ile 95 HP'lik 1.6 TDI seçenekleri eklenecek.



DOĞRU HAVA BASINCI

Michelin tarafından 2004'ten beri her yıl düzenlenen 'Doğru Hava Basıncı' etkinliği 2017'de 30-31 Ağustos'ta Susurluk Festiva Outlet'te; 5-6 Eylül'de Afyon Afium AVM'de; 9-10 Eylül'de İzmir Forum Bornova'da; 12-13 Eylül'de Antalya 5M Migros AVM'de; 16-17 Eylül'de Carrefour İçerenköy AVM'de ve 20-21 Eylül'de Ankara Acity AVM de gerçekleştirilecek



ÇİN İŞİ

Maserati Ghibli GranLusso, Çin'deki Chengdu Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak. Yeni ızgara, tamponlar ve krom parçalaryla iddialı bir görünüm sunan Ghibli GranLusso, matrix LED farlarıyla da kardeşlerinden ayrılıyor.



2 MİLYONUNCU FIAT 500

Bu yıl 60'ıncı doğum gününü kutlayan Fiat 500'ün üretilen 2 milyonuncu örneği Almanya'da bir anaokulu öğretmeni olan sahibine teslim edildi. 2007 yılından bu yana dünya genelinde 2 milyon adetlik satış rakamına ulaşan yeni nesil Fiat 500'ün, 1957 yılında satışa sunulan ilk nesliyle birlikte satış adedi 6 milyonu aştı.



TAKIM TAMAMLANDI

Peugeot'nun yeni SUV'u 5008, 153.900 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu.

Peugeot, 2016 yılında önümüzdeki dönemi SUV yılı ilan etmişti. Önce 2008, sonra 3008'in yollara çıkmasının ardından sıra 5008'e geldi. 5008, 4,64 metre uzunluğuyla 3008'den 19 cm, MPV sınıfındaki bir önceki nesil 5008'den 11 cm daha uzun. 2,8 metrelik dingil mesafesiyle oldukça geniş bir iç mekan sunan 5008'de standart olan üçüncü sıra koltuk sayesinde 7 kişilik iç mekan bulunuyor. Peugeot'un 3008 modelinden de tanıtığımız i-Cockpit özelliği 5008'de de yer alıyor. Ayrıca konsola entegre 8 inç büyüklüğündeki dokunmatik ekran ve 12,3 inçlik gösterge tablosu gibi özellikler de i-Cockpit çatısı altında 5008'de görev yapıyor. Bu araçta 130 HP'lik 1,2 ile 165 HP'lik 1,6 lt turbo benzinli motor seçenekleri var. Ayrıca 120 HP gücünde 1,6 litrelik dizel motor seçeneği de yer alıyor. Tüm motorlarda EAT6 isimli otomatik şanzıman var. 5008'in 180 HP gücündeki 2.0 HDi GT-Line Auto6R seçeneği ise 200.000 TL civarında fiyat etiketine sahip olacak ve siparişle gelecek.







İHRACATTA KENDİ REKORU KIRDI



Hyundai Assan, ihracata başladığı 2002 yılından bu yana 1 milyondan fazla aracı yurt dışına gönderdi. Hyundai Assan, 2017 yılının ilk 7 ayında 120.482 adet otomobil ihraç ederek bu dönem içinde tarihinin en yüksek rakamına ulaştı. İzmit Ali Kahya'daki tesislerinde i10 ve i20'yi üreten Hyundai-Assan 2017'de 4 milyar TL'den fazla ciro yaparak ülke ekonomisine büyük katkı sağladı.

YENİ SKODA'LAR TÜRKİYE'DE

Skoda'nın Rapid Spaceback, Octavia ve Superb modellerine yeni donım ve versiyonlar eklendi.







Octavia'nın yeni 1.2 TSI Ambition versiyonunda görev yapan 1,2 lt'lik 4 silindirli turbo motor, 86 HP güç ve 160 Nm tork üretiyor. Octavia Ambition 1.2 TSI, ortalama 4,9 lt/100 km yakıt tüketimine sahip. Ambition donanımında LED gündüz sürüş farları ve arka aydınlatma grubu, 6 havayastığı, bluetooth, 6,5 inç ekranlı dokunmatik multimedya sistemi, ön kol dayama ünitesi, çok fonksiyonlu yol bilgisayarı, klima, yokuş kalkış destek sistemi standart olarak yer alıyor. Skoda Octavia 1.2 Ambition'ın fiyatı 69.100 TL'den başlıyor. Türkiye'de satışa sunulan Octavia Sport 1.4 TSI'da 150 HP'lik motor ve 7 ileri DSG şanzıman yer alıyor. 109.900 TL anahtar teslim fiyatı bulunan aracın Sport donanımda Style'a ek olarak panoramik cam tavan, 17 inç alüminyum jantlar, gövde rengi arka spoiler, anahtarsız giriş ve çalıştırma, ön park sensörü, karartılmış arka camlar, sportif koltuklar, sürüş modu yönetimi, direksiyonda vites değişim kulakçıkları gibi özellikler standart sunuluyor. Octavia Sport, 0-100 km/s hızlanmasını 8.2 saniyede tamamlarken 219 km/s maksimum hıza ulaşıyor ve 5,0 lt/100 km ortalama yakıt tüketimine sahip. Geçtiğimiz ay satışa sunulan makyajlı Rapid Spaceback'in 1.0 lt turbo benzinli motor seçeneğine, daha fazla özelliğe sahip Dynamic donanım paketi eklendi. 76.400 TL fiyat etiktiyle satılan Rapid Spaceback 1.0 lt TSI Dynamic versiyonu, yalnızca 7 ileri vitesli DSG şanzımanla satılıyor. Dynamic donanımında Ambition'a ek olarak görsel destekli arka park sensörü, 15 inç alüminyum alaşım jantlar, ön sis farları, bluetooth ve ön kol dayama gibi özellikler bulunuyor. Skoda'nın Türkiye pazarına sunduğu dördüncü yeniliği ise Superb 1.6 TDI'a eklenen Comfort donanım paketi. 124.800 TL'lik fiyatla satışa sunulan Superb 1.6 TDI Comfort seçeneğinde 120 HP'lik dizel motor ve 7 ileri DSG şanzıman yer alırken Comfort paketinde Active donanım paketine ek olarak 17 inçlik alüminyum jantlar, ön park sensörü, AFS Bi-Xenon farlar, hız sabitleyici, 8 inç dokunmatik ekranlı Bolero multimedya sistemi ve SmartLink+ gibi özellikler var.

KIŞ LASTİĞİNDE YENİ DÖNEM

Türkiye'de 5 yıldır uygulanan ve sadece ticari araçları kapsayan kış lastiği zorunluluğunun kapsamı genişletildi. Önümüzdeki kış mevsiminden itibaren binek otomobillerde de kış lastiği zorunlu olacak. 1 Aralık – 1 Nisan tarihleri arasında kış lastiği takmayan araçlara 625 TL para cezası uygulanacak. Bu uygulamayla 4 aylık kış döneminde şehirlerarası yollarda seyahat eden bütün araçlarda kış lastiği kullanma zorunda olurken şehir içinde karar valilikler tarafından belirlenecek ve duyurulacak. Valilikler kış lastiği kullanım tarih aralığını bir ay artırabilecek veya azaltabilecek.





2014 Yılında faaliyete geçen Özön Otomotiv Çekmeköy Showroom, VW ve Audi markaları ile 18.000 m² kullanım alanına sahip 7 katlı plazasında hizmet veriyor.

ÖZÖN OTOMOTİV

Otomotiv sektöründe lider markalar ile hizmet veren **Özön Otomotiv**, uyguladığı hizmetlerle araç sahiplerinin hayatlarını kolaylaştırmaya devam ediyor.

Faaliyet göstermeye başladığı 1994 yılından bugüne büyümeye devam eden Özön Otomotiv, 2014 yılında faaliyete geçen Çekmeköy Showroom da "Ücretsiz yerinden alım, yerine teslim" hizmeti ile servis bakımı yapılacak araçları, müşterilerin istediği adreslerden alıp, bakımları yapılması ardından istedikleri adreslere teslim ediyor. "Ertesi güne servis randevusu" hizmeti ile de müşterilere servis hizmeti için, bekletilmeden randevu veriliyor. "Geçici araç temini" hizmeti ile de bakımı üç gün üzerinde sürecek olan araç kullanıcılarına ikame araç tahsis ediliyor.

18.000 m²'lik kullanım alanına sahip Volkswagen ve Audi markaları ile hem sıfır araç satışı hem de servis hizmeti verilen Özön Çekmeköy Showroomunda; 21 yıllık otomotiv deneyimi ile sürdürülebilir başarı ve sonsuz müşteri memnuniyeti felsefesi ile hizmet veriliyor.

Özön Otomotiv; Volkswagen, Audi, Seat ve DOD bayiliklerinin yanı sıra Samsun ve Sinop TÜV-Türk Araç Muayene İstasyonlarıyla; Samsun'da 140, İstanbul'da 250, taşıt muayenede 105 olmak üzere toplam 500 e yakın çalışanı ile profesyonel hizmet vermeye devam ediyor.



STİL SAHİBİ

Volvo XC60 ikinci neslinde boyut atlamış gibi görünüyor. XC90 ve S90 ile gelen özgün tasarım öğeleriyle yeni XC60, stil sahibi bir SUV olarak karşımıza çıktı.

İkinci neslinde bu kadar fark yaratan değişikliği çok az otomobilde görüyoruz. İsveç'teki Torslanda Fabrikası'nda üretilen, tamamen yeni bir platformda yükselen XC60, abisi XC90 gibi seçkin ve tarz sahibi görünüyor. T şeklindeki LED gündüz farları, özgün stop aydınlatmalarıyla gündüz bile fark edilebiliyor. Karoserinin kaslı ve akıcı görünmesini sağlayan çizgiler kullanılmış. Benzer seçkinlik kabin içerisinde de bizi selamlıyor.

Orta konsolda büyük bir alanı kaplayan multimedya sisteminin ekranı genelin aksine dik konumlandırılmış. Dik yerleştirilen ekran sayesinde navigasyon sistemini takip ederek yol alırken gideceğimiz yolun daha büyük bir kısmını görebildik. Ekranın çözünürlüğü ve dokunma hassasiyeti başarılı. Kapsamlı menüsü içerisinde aradığınızı rahat bulabiliyorsunuz. Elektronik güvenlik donanımları, akıllı telefon eşleştirmeleri gibi özellikler buradan rahat takip ediliyor.

İç mekanda kullanılan malzemeler genel olarak yumuşak plastik, kaliteli parlak siyah plastik ve alüminyum detaylardan oluşuyor. Kalite algısı oldukça yüksek tutulan otomobilin işçilik seviyesi de premium sınıf standartlarında.

Uzun boyluların bile rahat etmesini sağlayacak geniş bir yaşam alanı sunuluyor. Virajlı yolların bolca olduğu rotamızda koltuk konforu ve desteklerinin yeterli gelmesi sebebiyle yorulmadan zaman geçirdik. Karoserin aşırı esnemesine izin vermeyen yumuşak süspansiyon sisteminin de yoldaki bozuklukları kabine fazla taşımaması konforu arttıran bir diğer etkendi. Direksiyon sistemi de yumuşak ayarlara sahip. XC60 dinamik bir sürüş tecrübesi yaşatmak yerine konfor odaklı bir sürüş sağlamayı tercih ediyor.

Sürüş izlenimi sırasında önce otoyol ile başlayan rotada başarılı izolasyon ile dizel motorun gürültü ve titreşiminin kabine yansımadığını gördük. Sadece dört tekerlekten çekişli alınabilen XC60'ın gevşek zeminde güven vermesinde 4 tekerlekten çekiş sisteminin başarısı önemli pay sahibi.

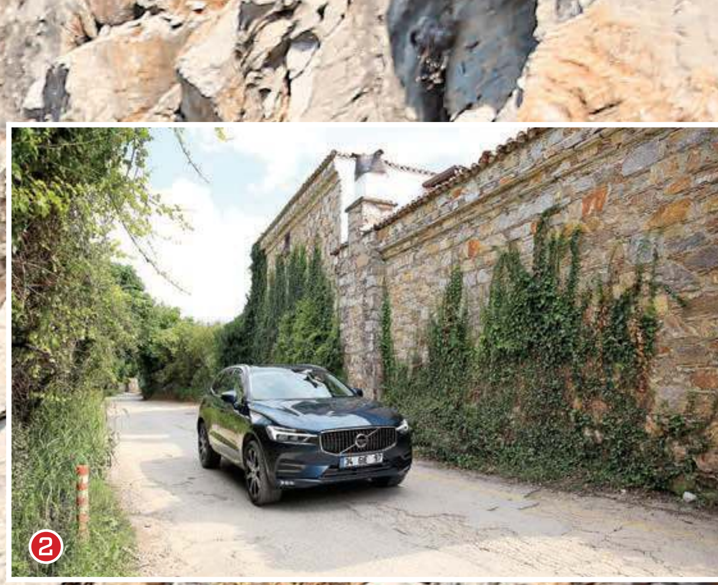
190 HP'lik motor hızlanma isteğiyle iki kişi ve bagajdaki valizlerimize rağmen yeteri kadar dinamik ve akıcı bir sürüş sağladı. Ara hızlanma ihtiyacı olduğu durumlarda da yeteri kadar atak olabiliyor. 8 ileri vitesli otomatik şanzımanın hızlı vites geçişleri, ani hızlanma isteklerinde birden fazla vites oranını hızlı şekilde düşürebilmesi sürüş kalitesi ve güvenini arttırıyor. Geartronic isimli otomatik şanzıman manuel olarak yönetildiğinde de hızlı ve pürüzsüz çalışıyor.

Fiyat listesinde şimdilik, selefinde de sunulan, 2.0 D4 AWD ile yer alan XC60, Momentum donanımıyla 350.000 TL'den başlayan fiyatlara sahip. R-Design için 383.460 TL, Inscription donanımı için 386.930 TL isteniyor.

Yazı: Koray Kodal Dalaman/Türkiye















❶ Selefinden 44 mm uzun, 11 mm geniş, 55 mm alçak olan XC60, 91 mm daha uzun dingil mesafesi sunuyor. ❷ T şeklinde gündüz farları artık Volvo için bir marka imzası. ❸ Sade tasarlanan konsoldaki malzeme kalitesi başarılı. ❹ Arka koltuklarda bile koltuk desteklerine fazlaca önem verilmiş. ❺ Motor çalıştırma ve sürüş kişileştirme düğmeleri gördüklerim arasında en zarif olanlarından biri. ❻ Arka koltuktakiler için priz bile düşünülmüş.

TEKNİK VERİLER

Volvo XC60 2.0 D4 AWD Geartronic

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1969 cc
Maksimum güç	140 kW/190 HP 4250 d/d
Maksimum tork	400 Nm 1750-2500 d/d
0-100 km/s hızlanma	8,4 sn
Maksimum hız	205 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	5,1 lt/100 km
CO_2 emisyonu	133 g/km
Ağırlık	1836 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4688 mm / 1902 mm / 1658 mm
Dingil mesafesi	2865 mm
Depo kapasitesi	60 lt
Bagaj hacmi	505 lt

SONUÇ

Volvo XC60 yepyeni karoseriyle çok çekici ve seçkin görünüyor. Selefinde de yer alan 190 HP'lik dizel motor rakiplerle mücadele edebilecek yetenekte. 8 ileri vitesli otomatik şanzıman ve AWD sistemin sunulması değerini arttırıyor. 350 bin TL'lik başlangıç fiyatı önemli rakiplerinden biri olan, 364.000 TL'lik BMW X3 xDrive20d'dan daha cazip bir seviye sunuyor.

★★★★☆

EN "GÜÇSÜZ" SPORCU KEDİ

F-TYPE ile tanışmamız V6 ve V8 motorlarla olmuştu. Şimdi ise onlar kadar güçlü olmasa da yine heyecan uyandıran bir yeni motoru daha oldu. Yeni 2,0 litrelik turbo benzinli motor, markanın şimdiye kadar ürettiği en güçlü 4 silindirli ünite.



F-TYPE için beklentilerimiz biraz yüksek. Çünkü tanıştığımız aile 340 HP, 380 HP, 400 HP'lik V6 ve 550 HP, 575 HP'lik V8 motorlarla donatılmıştı. Bu kadar güç gösterisi ardından "güçsüz" bir yenilikle karşımıza çıkmalarını beklemiyorduk. Şimdi ise uzun motor kaputu altında 2,0 litrelik turbo benzinli bir motor var. Jaguar-Land Rover markalarındaki modern motor imzası olan Ingenium, F-TYPE'da 2,0 litreden 300 HP güç üretilmesini sağlıyor. Bu rakam, şimdiye kadar Jaguar ailesinde üretilen en güçlü dört silindirli motorun F-TYPE'da kullanıldığı anlamına geliyor. Roadster ve coupe karoserlerin ikisinde de artık bu motor alınabilecek.

Kendimizi roadsterın koltuklarına bıraktık. Koltukların tasarımı yeni. Destekleri oldukça başarılı ama daha önce oturduğumuz F-TYPE koltuklarından daha ince. Sadece koltuklarda değil konsoldaki kaplamalarda, çamurluklardaki ızgaralarda, ön tamponda, adaptif LED farlarla da yenilikler olduğu fark ediliyor. Multimedya sistemi ve elektronik sürüş destekleri de güncellenmiş. GoPro ile birlikte ReRun isminde bir uygulama bile geliştirilmiş. Aslında yeni motor ile birlikte küçük de bir makyaj yapılıp otomobil daha taze görünmesi sağlanmış.

Start düğmesiyle motoru çalıştırdığımızda kulaklarımıza dolan ses iyi bir ilk izlenim oluşturdu. Motorun standart sesi kulakları hoş şekilde okşarken, vites konsolundaki egzoz logolu düğmeye bastığımızda karnımızda kelebekler uçmaya başlıyor! Egzozdan yükselen sesler beklediğimiz sportiflik seviyesinde. Ses konusunda tatmin olduk. Şimdi ise performansını öğrenmeliyiz.

Rotamız kısa bir otoyol, uzunca dağ yolları ve kısa bir süre şehir içini kapsıyor. Onlarca virajı geride bıraktığımız dağ yollarında arkadan itişli F-TYPE, konforu koruyan dinamizmiyle bir kez daha takdirimizi kazandı. Alt devirlerden itibaren hızlanma isteğiyle göz dolduran 2.0 i4 canlı çalışma karakterine sahip.



Yeni Slim Line koltuklar magnezyum sayesinde 8 kg daha hafif.



Merkezi egzozdan yayılan sesler 4 silindirden fazlasını hissettiriyor.



Yeni motorla birlikte yeni adaptif LED farlar da sunulmaya başlandı. Ön tampon da güncellendi.



Önde uzunlamasına yerleştirilen 2,0 litrelik motor Jaguar'ın en güçlü dört silindirlisi.

Dar şeritlerde, önümüzdeki kamyonları sollayabilmemiz için çok az mesafeler var. 300 HP'lik dört silindirli motor beklediğimiz kadar atak olabiliyor. Araç sollamalarında hiç boşluk hissetmediğimiz gibi depara kaktığımızda da başarılı bir hızlanma sağlıyor. 8 ileri vitesli otomatik şanzımanın da hakkını teslim etmek gerekli. Hızlı vites geçişleri sağlayan otomatik şanzıman ani hızlanma isteklerinde birden fazla vites küçültüp hızla beklenilen ivmelenmeyi elde etmek için çalışıyor.

Boyundan büyük bir performans sağlamasında hafiflik kozu işe yaramış. 52 kg zayıflatılan otomobil, 340 HP'lik 3.0 V6 motor ile kıyaslandığında yüzde 16 daha ekonomik.

Otomobilin sürüş dinamikleri de hızlanma karakteriyle doğru orantıda. Süspansiyon ve direksiyon sistemi konfor öncelikli bir dinamizm sağlıyor. Karoser salınımları olabildiğince az seviyede. Direksiyon sisteminin sürücüyle iletişimi ve geri bildirimleri başarılı. İstekleri yerine getirmekte gecikmiyor.

Genel olarak baktığımızda sürüş dinamikleriyle keyif veren F-TYPE'ın 2,0 litrelik motoruyla da sürüş keyfinden bir şey eksilmediğini görüyoruz. Bu keyfi sürmek isteyenler için dört silindirli motorlu F-TYPE'ın fiyat etiketinde 145.000 Euro yazıyor.

Yazı: Koray Kodal-Standa/Norveç

TEKNİK VERİLER

Jaguar F-TYPE Convertible 2.0 i4 R-Dynamic

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1997 cc
Maksimum güç	221 kW/300 HP 5500 d/d
Maksimum tork	400 Nm 1500-4500 d/d
0-100 km/s hızlanma	5,7 sn
Maksimum hız	250 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	Arkadan itişli
Ortalama yakıt tüketimi	7,2 lt/100 km
CO_2 emisyonu	163 g/km
Ağırlık	1525 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4482 mm/1923 mm/ 1307 mm
Dingil mesafesi	2622 mm
Depo kapasitesi	63 lt
Bagaj hacmi	207 lt

SONUÇ

Teknoloji ilerledikçe büyük hacimli, ağır motorlara gereklilik azalıyor. F-TYPE gibi performans beklentileri doğuran bir otomobilde bile 2,0 litrelik silindir hacminin başarılı olabileceği gösterilmiş oldu. Sonbaharda ülkemizde de satılmaya başlanacak olan 300 HP'lik turbo benzinli motor seçeneği, F-TYPE için makul bir başlangıç fiyatı ortaya koyuyor.



HAVA AKIMI

McLaren 570S Spider, mutlak performansı damakta iz bırakan bir keyifle bir arada sunarken çevikliğin ne kadar güzel olduğunu hatırlatıyor.



Minimalist iç mekanda kullanılan malzemeler birinci sınıf.



Tavanın yuvası aynı zamanda 52 litrelik ek bir yükleme alanı görevi de görüyor.

Aradaki farklar küçük: Spider versiyon aynı güçteki 570S Coupe'den sadece 46 kg daha ağır ve otomobillerin çekici siluetleri arasındaki en önemli fark arka bölümdeki hörgüçler. Ancak hayatın genelinde de olduğu gibi bu küçük farklar keyfi arttırıyor.

570S Spider'ın omuzlarındaki yük coupe ile neredeyse aynı olduğu için performans değerlerinde de fark yok. 0-100 km/s için 3,2 saniye gerekirken maksimum hız tavan kapalıyken 328 km/s'de açık olduğundaysa 315 km/s'de son buluyor. Aynı zamanda rüzgar deflektörü olarak da görev yapan, koltukların arkasındaki dik cam açıldığında çift turbo V8'in ateşli sesi kabine tüm gücüyle dolup taşıyor. Motordan yayılan sesler her tünel geçişini bir zevk yolculuğu haline getiriyor. Koltukların arkasındaki yuvaya 15 saniye içinde gizlenebilen katlanır metal tavanı 40 km/s hıza kadar açıp-kapatmak mümkün.

Tavan açıldığında hisler de açılıyor. Güneş, rüzgar ve kokular daha iyi fark ediliyor. Buna performans da dahil. Tam yük altında gerçek bir kasırga kopartan 3,8 lt'lik V8, 3000 d/d seviyesine kadar gayet arka planda kalıyor. Ancak devir saati 5000 d/d'ye yaklaştıkça yakında bir patlama olacağı belli oluyor.

Abartılı denebilecek çeviklik ve sansasyonel direktlikle çalışan direksiyon sistemi bu McLaren'de de karşımıza çıkıyor. Güç aktarımı konusunda güçlü bir model olan 570S Spider, inanılmaz bir istek ve heyecanla sürücüsüne itaat ediyor. Bu arada otomobilin sahip olduğu sportiflik karşısında sunduğu koltuk ve süspansiyon sistemi şaşırtıcı derecede yüksek.

Yazı: Marcel Sommer
Martin Urbanke-Eray Özgür



Metal tavanın katlanma işlemi için 15 saniye yeterliyken bunu 40 km/s hıza kadar gerçekleştirmek de mümkün.

TEKNİK VERİLER
McLaren 570S Spider

Motor tipi ve konumu	V, ortada, uzunlamasına, çift turbo
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	8/32
Silindir hacmi	3799 cc
Maksimum güç	419 kW/570 HP 7500 d/d
Maksimum tork	600 Nm 5000-6500 d/d
0-100 km/s hızlanma	3,2 sn
Maksimum hız	328 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	Arkadan itişli
Ortalama yakıt tüketimi	10,7 lt/100 km
CO_2 emisyonu	249 g/km
Ağırlık	1498 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4530 mm/2095 mm/1201 mm
Dingil mesafesi	2670 mm
Depo kapasitesi	- lt
Bagaj hacmi	150+52 lt

SONUÇ

McLaren, 570S Spider ile otomobil gurmelerine pahalı ancak uçlarda bir sürüş zevki sunan bir performans makinesi sunuyor. Sürücüsüyle çok iyi bir işbirliği yapan ve çeviklik konusunda bilinenleri yeniden yazacak kadar ileri bir model.



Audi A3 | **BMW** 1 Serisi | **Ford** Focus | **Hyundai** i30 | **Mazda** 3 | **Merc**

1.4 TFSI ultra
150 HP, 220 km/s
7,4 lt/100 km

118i
136 HP, 210 km/s
7,5 lt/100 km

1.5 EcoBoost
150 HP, 212 km/s
7,7 lt/100 km

blue 1.4 T-GDI
140 HP, 210 km/s
7,6 lt/100 km

Skyactiv-G 165 i-Eloop
165 HP, 210 km/s
6,6 lt/100 km

SİZ HEPİNİZ









edes A Serisi | **Opel** Astra | **Peugeot** 308 | **Renault** Megane | **VW** Golf |

A 200
156 HP, 224 km/s
7,6 lt/100 km

1.4 Ecotec DI Turbo
150 HP, 215 km/s
6,8 lt/100 km

PureTech 130
130 HP, 207 km/s
6,8 lt/100 km

Energy TCe 130
132 HP, 198 km/s
7,6 lt/100 km

1.5 TSI BMT
150 HP, 216 km/s
6,1 lt/100 km

Testlerin seri galibi, bir sınıfın yaratıcısı ve hatta o sınıfın isim babası. VW Golf'ten bahsediyoruz. Görsel, teknik ve multimedya yönünden tazelenen Golf, acaba sınıfının lideri olmayı sürdürebiliyor mu? Bunu benzinli motorlu 9 rakibinin karşısında ispatlamak zorunda.

Yazı: Paul Englert, Marcel Kühler, Eray Özgür
Fotoğraflar Marcel Kühler, Daniela Loof, Frank Ratering

GOLF TEK



AUDI



Dijital gösterge tablosunda farklı arayüzler sunuluyor. Kalite örnek seviyede.





MMI Navi ile birlikte çevrimiçi hizmetler de sunuluyor. Direksiyon, şanzıman ve motor karakteri değiştirilebiliyor.

BMW



Kokpit ergonomisi ve kullanım kolaylığı sınıfının en iyileri arasında yer alıyor.





iDrive kumandasının üst kısmında dokunmatik panel var. 136 HP'lik motor canlı ama çok tutumlu değil.



AUDI A3

163.387 TL. Audi'nin 150 HP gücündeki 1,5 lt'lik benzinli turbo motorla donatılmış A3 Sportback için Türkiye'de talep ettiği minimum bedel bu. Ve bu da otomobili karşılaştırmanın en pahalısı haline getiriyor. Üstelik bu tutarı kolaylıkla daha yukarılara çıkartmak da mümkün.

Geniş yaşam alanı, güvenli yol tutuş, güçlü frenler

Ancak bunun karşılığında en küçük detayına kadar kaliteli malzemelerle bezenmiş ve iyi bir işçilik kullanılmış bir otomobil elde ediliyor. Yolcularına sunduğu yaşam alanı bakımından sınıfının beklentilerini kolaylıkla karşılayan A3 Sportback, bununla birlikte arka koltuklarında sunduğu genişlikte Golf'ün gerisinde kalıyor. Öndeki farklarsa nüans seviyesinde. 380 litrelik standart bagaj hacmi hala bu sınıf için başarılı bir ortalama değer. Bu karşılaştırmada sadece Hyundai ve Peugeot bu değeri geride bırakabiliyor. Kokpitte sunulan fonksiyonların kullanımı azaltılmış düğmeler sayesinde bir hayli kolay bir biçimde gerçekleşiyor.

A3, minimalist kokpitinde genel anlamda yüksek bir ergonomiyle dikkat çekerken, 1 Serisi, i30 ve Golf, eşya gözleri konusunda daha cömert davranıyor. Bunun dışında Audi'nin "Virtual Cokpit-Sanal Kokpit" adını verdiği ve opsiyonel olarak sunduğu dijital gösterge tablosu da bazılarına fazla bilgiyle doldurulmuş gibi gelebilir. Otomobilin subjektif gürültü konforu çok iyi ve çok dengeli olan yürüyen aksam ayarı beğeni topluyor. Test aracında daha önceki karşılaştırmalarda defalarca övülen adaptif amortisörler olmasa da, standart süspansiyon sisteminin çalışma karakteri yeterince hassas. Sadece belirgin asfalt yamalarında ön aks biraz kaprisli bir hale geliyor.

Asfalt üzerinde tok ve kendinden emin, huzurlu bir sürüş sunan A3 aynı zamanda en kısa fren mesafesine sahip otomobil. Ancak bu karşılaştırmada yol tutuş ve slalomda tempo eksikliği gösteriyor. Sebep: Ön aksta kısıtlı yanal tutunma ve bazen hantal tepki veren S tronic şanzıman.



BMW 118i

Güncel BMW 1 Serisi, arkadan itişli güç aktarımıyla kompakt sınıfta istisnai bir model. Ancak bu tercih kabinde birtakım olumsuzlukları da beraberinde getiriyor. Arka koltuklardaki yaşam alanında Opel ve Volkswagen gibi iki cömert yaşam alanı sunan önden çekişli modele göre belirgin bir darlık hissi var. Sadece Mercedes ve Renault arkada daha az yaşam alanına sahip. Bavyeralı kompakt hatchback önde de mutlak bir genişlik yerine nispeten daha kısıtlı bir yaşam alanına sahip. Orta konsoldaki iDrive kumandasıyla kontrol edilen merkezi kokpit kullanımı ve kapsamlı çevrimiçi hizmetler bugün de sınıfının en iyisi tanımını hak ediyor.

Uzun fren mesafesi ve yüksek fiyat puan kaybettiriyor

Sıra sürüşe geldiğinde BMW, opsiyon listesindeki adaptif süspansiyon sisteminin de etkisiyle yolcularını şımartırken, güç ve tork etkisinden soyutlanmış "temiz" direksiyon sistemi de yönlendirmeyi bir keyif haline getiriyor. Çeviklik hissi de birinci sınıf. Bununla birlikte 118i yol tutuş parkurunda sadece altıncı en iyi zamana imza attı. Ancak bu durumda otomobilde kullanılan ve Ford Focus'taki Continental lastikler kadar dinamizm odaklı olmayan, dar tabanlı Bridgestone lastikler büyük pay sahibi. Ayrıca BMW'nin 1424 kg boş ağırlıkla karşılaştırmada Mercedes'ten sonraki en ağır model olduğunu da hatırlatalım. Yüksek ağırlık ve dar tabanlı lastiklerin bir araya gelmesinin dezavantajı fren testinde de görülüyor: 37,3 metrelik 100-0 km/s fren mesafesi (soğuk) bu sınıf için artık çok fazla.

Mükemmel bir çalışma yapısına sahip olan 8 ileri vitesli otomatik şanzımanla işbirliği yapan 3 silindirli motor sadece 136 HP gücünde olmasına rağmen 118i'yi canlı bir biçimde hareket ettiren pozitif bir etki bırakıyor. Yakıt tüketimindeyse 7,5 lt/100 km ile karşılaştırmadaki bir diğer 3 silindirli motor olan Peugeot 308'in 1,2 lt'lik ünitesine göre 0,7 lt/100 km fazla benzine ihtiyaç duyuyor.

118i'nin 110.400 TL'lik başlangıç fiyatı premium rakipleri karşısında makul ancak sınıf ortalamasının üstünde kalıyor.

FORD



Yüksek vites kolu kullanımı kolaylaştırırken geniş orta konsol diz mesafesinden çalıyor.





Otonom fren sistemi ve kör nokta uyarısı paket opsiyonla geliyor. Adaptif hız sabitleyicisi de opsiyon listesinde yer alıyor.

HYUNDAI



Çok iyi ergonomi, sezgisel kontrol ve kolay kullanılan dokunmatik ekran.





Kafalıkların fazla olduğu ön koltukların konforu ortalamalarda. Koltuk havalandırma özelliği fark yaratan bir donanım.



FORD FOCUS

Ford Focus üçüncü nesliyle yollarda ve bugün dünyanın en çok satılan otomobillerinden biri. NA2 olarak adlandırılan güncel neslin artık yedinci yılında olduğunu bazı noktalarda fark etmek mümkün; ancak Ford'un hala sunabileceği pek çok özellik var: Mesela dinamik yetenekler. Spontane şerit değişimlerinde veya hızlı girilen dalgalı otoyol virajlarında Focus örnek bir denge sunarken hisli direksiyon sisteminin konfor ve sertlik arasında başarılı bir geçişe sahip olan süspansiyon sistemiyle işbirliği ortaya keyif veren dinamik bir karakter çıkartmış.

Başarılı yürüyen aksam, yüksek tüketim, dar kabin

Focus sadece bir viraj sanatçısı değil aynı zamanda yol yüzeyindeki asfalt yamalarını veya iyi oturmamış rögar kapaklarını da iyi filtre ediyor. Sadece birbiri ardına devam eden kısa dalgalara hafif bir zıplama hareketiyle tepki veriyor. 1,5 lt'lik EcoBoost motor, otomobilin sportif karakterine uyum sağlıyor. Ancak motorun adındaki Eco kısaltması sadece kağıt üzerinde kalıyor: 7,7 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi bu karşılaştırmanın en yüksek değeri. Yüksek vites kolu ve dik açılı direksiyon simidi kullanım keyfini arttırırken eşya gözleri de yeterli seviyede. Ergonomi genel anlamda başarılı olsa da kokpite gömülü multimedya ekranının kullanımı kolay değil. Ön koltuklardaki yaşam alanı söz konusu omuz ve baş mesafesi olduğunda yeterli ancak ayak boşluğu kısıtlı ve yüksek kokpit ferahlık hissini azaltıyor. Yatık ve küçük camlı bagaj kapağı arka görüşü kısıtlarken önde de dikiz aynasının alt kısmındaki kamera ve sensör bölümü görüşü azaltıyor. Bu durum özellikle kırmızı ışıkta ilk bekleyen olduğunuzda daha çok göze batıyor.

Biraz dar kalıplı koltukların yan destekli Focus gibi dinamik bir otomobil için zayıf kalıyor. Arka koltuk yeterince iyi şekillendirilmemiş ve bu bölümde dirsek ve ayak boşluğu eksikliği var. Ayrıca yatık C sütunu otomobile iniş binişlerde dikkatli olmayı gerektiriyor. Sonuç olarak Focus başarılı tanımını hak eden beşinci sırayı alıyor.



HYUNDAI i30

Yeni i30 sahip olduğu kaliteleri testte göstermeyi başarmışken, bu kez sırada büyük buluşma var. 140 HP gücündeki 1,4 lt'lik 4 silindirli ünite Golf'ün 1,5 lt'lik yeni TSI motoru kadar güzel bir güç dağılımına sahip değil ve çalışma karakteri de A3'ün 1,4 lt'lik TSI'ı kadar yumuşak değil. Ancak bunlar önemli eleştiri noktaları değil. Daha göze batan nokta otomobilin ilk kalkış anındaki zayıflık hissi. Gaz ve debriyaj arasındaki işbirliği çok iyi ayarlanmamış ve bu durum özellikle şehir içindeki sürüşlerde ve sıkışık trafikte keyif kaçırıyor. Bunun dışında motorun yakıt tüketimi de daha düşük olabilirmiş: 7,6 lt/100 km.

Geniş kabin, başarılı konfor, makul fiyat, uzun garanti

i30 uzun boyluları bile sıkışık hissettirmeyecek genişlikte yaşam alanı sunmasını biliyor. Ancak koltuk konforu öne doğru eğimli kafalıklar yüzünden biraz azalıyor. Arka koltuk oldukça yüksek. Bunun iki sonucu var: Mazda'nın aksine bacakları kırmadan rahatça oturmak mümkün. Bir diğeriyse baş mesafesinin biraz kısıtlanması. Uzun yolculuklar için yeterli bir bagaj hacmi (396 litre), sezgisel kullanıma sahip ve bolca eşya gözünün sunulduğu kokpit iç mekanın genel anlamdaki pozitif etkisini güçlendiriyor. Okunaklı göstergeler, çevirmeli kumandaların ve ön ayar düğmelerinin kullanıldığı yüksek konumlu dokunmatik ekran da pratik.

Avrupa'da geliştirilen Koreli kompaktın yürüyen aksamı beğeni topluyor. Net tepkiler, yüksek güvenlik rezervi, dengeli yol tutuş ve yüksek hızlarda bile güven veren sürüş dinamikleri iyi ayarlanmış direksiyon sistemiyle birlikte keyif veriyor. Direksiyon orta konumda yumuşak ve rahatken hızlı manevralarda sert, tok ve hisli bir yapıya bürünüyor. Modern güvenlik ve konfor donanımlarını ve ulaşılabilir bir fiyatla sunan i30'un uzun garanti süresi de otomobilin tercih edilmesi için belirleyici bir unsur. Olgun ve modern bir otomobil haline gelen yeni i30, bu zorlu mücadelede hak edilmiş bir üçüncülük elde ediyor.

MAZDA


Mazda'da sürücüyü zengin donanımlı bir çalışma ortamı karşılıyor.




Ekrana dokunmatik bilgi girişi sadece araç durur haldeyken gerçekleşiyor. Hareket halinde bas-çevir kumanda kullanılıyor.

MERCEDES


A Serisi'nin dar kokpitinde sportif bir tarz ön planda tutulmuş. Kalite seviyesi yüksek.




Şanzıman, süspansiyon ve direksiyonun çalışma karakteri ayarlanabiliyor. Otomatik şanzıman kumandası yer kazandırıyor.



MAZDA3

Mazda3 SKYACTIV-G 165, sınıfı için yüksek silindir hacimli olan 2,0 lt'lik motorunun kurbanı olarak Türkiye pazarında yer almasa da otomobilin zengin donanım özellikleri Türkiye'de satılan 1,5 lt'lik versiyon için de aynen geçerli. 50 km/s'nin üzerindeki hızlarda da aktif olan otonom acil fren sistemi, LED farlar, şerit takip yardımcısı ve Head-up gösterge bunlardan bazıları. Konu sunulan yaşam alanı olduğunda kompakt Japon, Ford ve Hyundai'ye yakın bir seviyeyi yakalıyor. Bunun anlamı Mazda3'te dört yetişkin çok geniş olmasa da yeterli yaşam alanına sahip seyahat edebiliyor. 364 ile 1263 litre arasında değişen bagaj hacmi i30'un (395-1301 litre) gerisinde kalıyor.

Güçlü önden kayma eğilimi sürüş keyfini azaltıyor

18 inçlik sportif Michelin lastiklere rağmen Mazda3, yol tutuş parkurunda çok da istekli bir tablo çizemiyor. 1:49,3 dakikalık süre Mazda3'ü Audi A3'le birlikte az farkla Mercedes'in önünde sondan üçüncü sıraya yerleştiriyor. Sebep: Viraj çıkışlarında baş gösteren çok belirgin güç aktarımı problemi ve çok yüksek bir önden kayma eğilimi. 37,0 metrelik soğuk ve 36,2 metrelik sıcak fren mesafeleri de artık başarılı tanımını hak etmiyor. BMW ve Renault'nun bu konuda daha kötü olmaları sadece küçük bir teselli.

Mazda'nın motoru bu karşılaştırmadaki en yüksek hacimli ve aynı zamanda da atmosferik beslemeye sahip tek güç ünitesi olmasıyla fark yaratıyor. 165 HP ile karşılaştırmanın en güçlüsü olan 2,0 lt'lik motor gaz pedalından gelen emirlere canlı tepkiler verip yüksek devirlere çıkmayı seviyor. Ancak ne var ki otomobil sahip olduğu güç avantajını performans olarak yansıtamıyor: 9,6 saniyelik 0-100 km/s hızlanması 33 HP zayıf olan Renault Megane'dan sadece 0,4 saniye daha iyi.

Sahip olunan güç Mazda'da kendisini performans olarak gösteremese de akaryakıt pompasında yüzler gülüyor: 6,6 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi karşılaştırmanın en iyi ikinci değeri.



MERCEDES A 200

Güncel Mercedes-Benz A Serisi, dinamik tarzıyla pek çok meraklısı olan bir otomobil. Ancak sportif karoser tasarımı bu karşılaştırmanın açık ara en kısıtlısı olan iç mekan genişliğini olumsuz etkiliyor. Arka koltuklarda kendisini gösteren kısıtlı baş mesafesi yüzünden kabinin bu bölümü kısa boylu yetişkinlere uygun. 341 ile 1157 litre arasında değişen bagaj hacmi de karşılaştırmanın en düşük değerini oluşturuyor.

A 200 gerçek bir Mercedes ve bunu fiyatıyla da belli ediyor

A 200, motor kaputunun altında görev yapan 156 HP gücündeki 1,6 lt'lik 4 silindirli motoruyla 0-100 km/s hızlanmasını 8,2 saniyede tamamlıyor. Bu da otomobili A3 Sportback'in küçük bir farkla da olsa önüne taşıyıp karşılaştırmanın en hızlısı haline getiriyor. 224 km/s'lik maksimum hız da 10 model arasındaki en iyi değer. Yüksek performansın karşılığında yakıt tüketimiyse biraz yüksek: 7,6 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi Mercedes'i bu konuda Hyundai ve Renault ile birlikte sondan birinci sıraya çekiyor.

Geri bildirimi ve netliği çok başarılı olan direksiyon sistemine karşı A 200'ün yol tutuş parkurundaki performansı etkileyici değil. 1:49,5 dakikalık tur zamanına imza aran 1427 kg ağırlığındaki kompakt Mercedes, sadece pistin en yavaş otomobili olan Megane'ı geride bırakabiliyor. Sebep: Maksimum yakıt ve emisyon verimliliği odaklı geliştirilen lastiklerin tutunma yetenekleri kısıtlı ve virajlarda yüksek hızlara ulaşabilmek için gereken yanal tutunmayı sağlamaktan uzak.

Otomobilin kabinindeki konfor seviyesi marka geleneklerine uyumlu. Adaptif süspansiyon sistemine sahip olan otomobilin yoldaki pürüzleri filtre etme yeteneği BMW seviyesinde.

A 200 üretilen en küçük Mercedes olsa da marka geleneklerini yansıtan bir model. Ve buna yüksek fiyat da dahil. A 200'ün 159.500 TL'den başlayan fiyatı Audi A3'ten sonraki en pahalı bedel ve bunu bazı opsiyonlarla yüzde 50'ye kadar arttırmak mümkün.



İşte Renault'dan yeni "Crossover" dünyası.







KADJAR | KOLEOS | CAPTUR

Modellerin ortalama yakıt tüketimi en az 3,6 lt/100 km, en fazla 6,8 lt/100 km; ortalama CO_2 salımı en az 95 g/km, en fazla 153 g/km'dir. Modeller üzerindeki aksesuarlar ile satılanlar farklılık gösterebilir. Ayrıntılı bilgi renault.com.tr'de.

Renault'nun tercihi elf

renault.com.tr

OPEL



Sürücü odaklı kokpit, çok düğmeli direksiyon, az eşya gözü, okunaklı göstergeler, pikselli dokunmatik ekran.





OnStar hizmetleri, acil durum çağrısı ve WLAN sunuluyor.

Klima kumandaları şık ve kullanışlı.

PEUGEOT



Direksiyon simidi çok küçük ve göstergeler herkes tarafından iyi takip edilemiyor.





Klima ayarları da dokunmatik ekrandan yapılıyor. Dinamik tasarımlı koltukların çok konforlu olduğu söylenemez.



OPEL ASTRA

Opel'in kompakt temsilcisi dinamik karoseriyle aslında olduğundan küçük görünüyor. 1281 kg ağırlığındaki test aracı, 308 ve Megane ile birlikte en hafif kompakt modellerden biri. Opel'in kabininin ön bölümünde, baş, diz ve ayak mesafesi konusunda bir sorun yaşanmazken AGR sertifikalı opsiyonel koltuklar çok iyi şekillendirilmiş. Ön koltuklarda sadece ayarlanabilir baldır desteği değil aynı zamanda eğimi ayarlanabilen oturma minderi de var. Ön koltukların arkasında oturanlara yeterli bir diz mesafesi sunulurken tavanın geriye doğru alçalması ferahlık hissini azaltıyor. Hafif açılı arka koltuk minderinde oturmak rahatken, arka koltuk iki parça halinde katlanabiliyor. 370 litre ile 1210 litre arasında değişen bagaj hacminden daha değişken ve kullanışlı bir biçimde yararlanmak isteyenler üç parça halinde katlanabilen arka koltuk sırtlığını sipariş edebilirler.

Sıkı yürüyen aksam, dinamik özellikler, kısa garanti

Opel mühendisleri bir önceki neslin hantal yapısını unutturmak için güncel nesilde dinamik sürüş özelliklerini ön planda tuttukları için yoldaki bozukluklar Astra'da biraz can sıkabiliyor. Pürüzlü asfaltta otomobil huzursuz görünürken kaliteli asfaltta huzur buluyor. Bununla birlikte otomobil yola iyi oturuyor, yönlendirilmesi net bir biçimde gerçekleşiyor ve düşük ağırlığı sayesinde çeviklik ve fren performansında göz dolduruyor. Ancak fren pedalının dozlaması çok da net değil. 245 Nm maksimum tork üreten motor Astra'yı 8,6 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırırken 6 ileri vitesli manuel şanzımanın vites geçişleri çok net değil. 130 km/s'de 2400 d/d çeviren motor bu konuda Mazda3'ten (3250 d/d) daha başarılı. 150 HP gücündeki motor da Astra'nın düşük ağırlığından faydalanıyor: Ortalama yakıt tüketimi 6,8 lt/100 km.

86.300 TL'lik Türkiye başlangıç fiyatıyla karşılaştırmanın HP başına en düşük maliyetini sunan Astra, 10 model arasında dördüncü olarak Opel'in ne kadar başarılı bir işe imza attığını gösteriyor.



PEUGEOT 308

Sade çizgilerin hakim olduğu bir karoser, düğme sayısı azaltılmış bir kokpit ve direksiyonun üstünde yer alan gösterge tablosu: Peugeot 308, 2013 yılından bu yana kompakt sınıfta bu kombinasyonla mücadele ediyor. 18 inçlik Michelin Pilot Sport 3 lastiklerle donatılan test aracı spor lastiklerle birlikte artık hafif direksiyonunda daha fazla his sunuyor. Bunun dışında 308 yol tutuş anlamında dengeli bir karakter sunarken ESP'nin yoğun müdahalelerde bulunması gerekmiyor. Fransızların kompakt modeli yol tutuş konusunda Focus, Astra ve Golf ile benzer bir seviyede. Ancak fren performansı daha iyi olabilirmiş.

İyi yol tutuş, konforsuz yürüyen aksam, küçük dönüş çapı

308, sürüş dinamiklerinde kazandıklarını süspansiyon konforunda kaybediyor. Asfalt üzerindeki en küçük hatalar bile kalın dolgulu, kısa oturma minderli ve sıkı yan destekli koltuklara iletiliyor. Derin çukurlar, rögar kapakları gibi daha büyük yol hatalarındansa kesinlikle uzak durmak gerekiyor. Bu gibi durumlarda özellikle arka aksta vuruntu ortaya çıkarken kabinden de tıkırtılar yükseliyor. Sunulan yaşam alanında Peugeot 308 önde bir sorun yaşatmazken arka koltuğun dış kısımlarda oturanlar için de yeterli yaşam alanı var. 420 ile 1228 litre arasında değişen bagaj hacmi sınıfı için çok iyi bir değer. Yıl sonunda makyajlı nesliyle satışa sunulacak olan 308'in güncel hali güvenlik donanımları konusunda iyileştirmelere açık: Otonom fren, trafik işaretlerini tanıma, şerit takip yardımcısı, otomatik uzun far asistanı veya viraj dönüş farı gibi donanımlar otomobilde sunulmuyor. Klima ve havalandırma ayarlarının sadece dokunmatik ekran üzerinden yapılabilmesi ve direksiyonun üstündeki göstergelerin her açıdan ideal biçimde okunamaması da can sıkıcı.

Tıpkı BMW gibi 3 silindirli bir motorla donatılan 308'in 1,2 lt'lik güç ünitesi 130 HP'ye sahip ve ortalama yakıt tüketimi 6,8 lt/100 km. Motor, türünün bir özelliği olarak çok konforlu bir sese sahip değil ve çalışma karakteri de BMW'nin motoru kadar yumuşak değil.

RENAULT



Ağırbaşlı kokpit tasarımında makyajın getirisi dijital göstergeler ve devasa ekran.



Multisense sistemiyle otomobilin modu kontrol ediliyor.



Direksiyonun arkasındaki müzik sistemi kumandası saklı kalıyor.

VW



Ağırbaşlı kokpit tasarımında makyajın getirisi dijital göstergeler ve devasa ekran.



Jest kontrolüyle ekrana dokunmadan kullanım imkanı da var. Motor gerektiğinde 2 silindirli olarak da çalışıyor.



RENAULT MEGANE

Renault Megane, 82.550 TL'lik başlangıç fiyatıyla karşılaştırmanın en kelepir teklifi. Cesur tasarım detaylarıyla kompakt sınıfta farklı olmak isteyenlere hitap eden kompakt Fransız ön koltuklarında sunduğu geniş yaşamıyla dikkat çekiyor. Rakiplerinin pek çoğundan daha büyük olan bagaj hacmi ve yüksek yükleme kapasitesi Renault'ya puan kazandırıyor. Ancak kabinin arka kısmında sunulan yaşam alanı vasat değerleri aşamıyor. Kokpitin merkezini oluşturan dikey ekran pek çok alt menüyle kullanım alışkanlığı gerektiriyor. Ancak iç mekandaki işçilik seviyesi olumsuz eleştiriyi hak etmiyor.

Sürüş dinamiklerinde daha iyi olmalıydı

Karşılaştırmanın en küçük silindir hacmine sahip olan 4 silindirli motor aynı zamanda BMW ve Peugeot ile birlikte en zayıf güç ünitelerinden biri. BMW ve Peugeot'nun 3 silindirli üniteleri benzer güçte olsa da Renault'nun 1,2 lt'lik motorundan belirgin biçimde daha canlı hissettiriyorlar. 132 HP'lik Renault en uzun 0-100 km/s hızlanmasına imza atarken, 200 km/s barajını aşamayan tek model oluyor. Bununla birlikte Megane'ın karşılaştırmanın en müsrif modelleri arasında yer aldığını da hatırlatalım. 150 HP gücündeki Golf, 100 km'de 1,5 lt daha az benzine ihtiyaç duyuyor.

Yol tutuş parkuruna geçildiğinde de Megane rakipleri kadar dinamik bir etki bırakamıyor. Ancak bu durumun baş sorumlusu çok erken ve sert müdahalelerde bulunan ESP. Megane, çetenin en hızlısı olan Focus'tan tam 5,2 saniye daha yavaş.

Bundan daha kritik bir durum fren testinde ortaya çıkıyor. 1292 kg ile karşılaştırmanın en hafif modelleri arasında yer alan Megane, soğuk frenlerle 100 km/s hızda durmak için tam 38 metreye ihtiyaç duyuyor. Audi A3 aynı testi sadece 33,5 metrede tamamlıyor.

Tüm bu olumsuzluklar bir araya toplandığında modern donanım özelliklerine rağmen Megane için sadece onuncu sıra boş kalıyor.



VW GOLF

Golf onlarca yıldır Almanya'da en çok satılan ve dünyada büyük ilgi gören modellerden biri. Volkswagen bu durumun değişmemesi için sembol modelini dikkatli bir biçimde elden geçirdi. LED farlar veya ilk kez sunulan sıkışık trafik asistanı gibi özelliklerin yanında modeldeki makyajın en büyük getirisi 1,5 lt'lik yeni TSI motor. Dengeli ve yumuşak çalışma karakteriyle dikkat çeken motor aynı zamanda Golf'e atak hızlanma değerleri de kazandırıyor. 8,5 saniyelik 0-100 km/s hızlanması Audi ve Mercedes'in hemen gerisinde. Ancak her iki test otomobilinde de Golf'ten farklı olarak manuel yerine çift kavramalı otomatik şanzımanlar görev yapıyor. Bununla birlikte 6,1 lt/100 km'lik ortalama test tüketimiyse karşılaştırmanın en başarılı değeri anlamına geliyor.

Makyajdan sonra da Golf olmayı sürdürüyor

Karşılaştırmanın en kısa ikinci modeli olan Golf, buna karşın kabin genişliğinde tüm rakiplerini geride bırakmayı başarıyor. Otomobil sadece bagaj hacminde Peugeot ve Hyundai'nin gerisinde kalıyor. Kokpitin ana yapısı makyaj öncesi dönemle aynı olsa da yeni teknolojilere yer verilmiş: Dijital gösterge tablosu ve el hareketine duyarlı yeni multimedya sistemi. 23,3 cm büyüklüğündeki ekranın kullanıldığı opsiyonel Discover Pro sisteminin grafik çözünürlüğü ve dokunma hassasiyeti çok başarılı. Sistemle ilgili en önemli eleştiri noktası olarak artık ses seviyesini ayarlamak veya menüler arasında hareket etmek için dairesel kumandalara yer verilmemesi söylenebilir.

Buna karşın otomobilin sahip olduğu konfor özellikleri eleştiriye kapalı. Opel ve Peugeot gibi sert rakiplerinin karşısında Golf neredeyse yumuşak bir otomobil gibi görünüyor. Bunu sağlayansa adaptif süspansiyon sistemi.

Volkswagen'in kompakt temsilcisi sınıfının uygun fiyatlı modellerinden biri değil. Ancak tüm bölümlerdeki başarıları Golf'ü haklı bir birinciliğe ulaştırıyor.











TEKNİK VERİLER

	AUDI A3 SPORTBACK 1.4 TFSI ultra	BMW 118I	FORD FOCUS 1.5 EcoBoost	HYUNDAI i30 blue 1.4 T-GDI	MAZDA 3 SKYACTIV-G 165 i-ELOOP
Silindir/supap	4/16; Turbo	3/12; Turbo	4/16; Turbo	4/16; Turbo	4/16
Eksantrik tahriki	Triger kayışı	Zincir	Triger kayışı	Zincir	Zincir
Çap/strok	74,5 / 80,0 mm	82,0 / 94,6 mm	79,0 / 81,4 mm	71,6 / 84,0 mm	83,5 / 91,2 mm
Silindir hacmi	1395 cc	1499 cc	1499 cc	1353 cc	1998 cc
Maksimum güç	110 kW/150 HP, 5000–6000 d/d	100 kW/136 HP, 4500– 6000 d/d	110 kW/150 HP, 6000 d/d	103 kW/140 HP, 6000 d/d	121 kW/165 HP, 6000 d/d
Maksimum tork	250 Nm, 1500–3500 d/d	220 Nm, 1250–4000 d/d	240 Nm, 1600–4000 d/d	242 Nm, 1500 d/d	210 Nm, 4000 d/d
Şanzıman/aktarma	7 ileri vitesli, çif kavramalı otomatik/ önden çekişli	8 ileri vitesli, otomatik / arkadan itişli	6 ileri vitesli, manuel / önden çekişli	6 ileri vitesli, manuel / önden çekişli	6 ileri vitesli, manuel / önden çekişli
Yürüyen aksam	ön: McPherson, çapraz bağlantılar, stabilizatör; arka: çok kollu aks, helezon yaylar, amortisör, stabilizatör; ESP	ön: McPherson, çapraz bağlantılar, stabilizatör; arka: çok kollu aks, helezon yaylar, amortisör, stabilizatör;	ön: McPherson, çapraz bağlantılar, stabilizatör; arka: çok kollu aks, helezon yaylar, amortisör, stabilizatör;	ön: McPherson, çapraz bağlantılar, stabilizatör; arka: çok kollu aks, helezon yaylar, amortisör, stabilizatör;	ön: McPherson, çapraz bağlantılar, stabilizatör; arka: çok kollu aks, helezon yaylar, amortisör, stabilizatör;
Dönüş çapı sol/sağ	11,0/11,1 m	11,0/11,1 m	10,9/10,8 m	11,1/11,2 m	11,7/11,3 m
Fren	önde hava kanallı, arkada dolu diskler; ABS, fren asistanı	önde hava kanallı, arkada dolu diskler; ABS, fren asistanı	önde hava kanallı, arkada dolu diskler; ABS, fren asistanı	önde hava kanallı, arkada dolu diskler; ABS, fren asistanı	önde hava kanallı, arkada dolu diskler; ABS, fren asistanı
Standart lastik	205/55 R 16	195/55 R 16	205/55 R 16	205/55 R 16	205/60 R 16
Test aracı lastik ölçüsü	225/45 R 17 Y	205/55 R 16 W	215/50 R 17 W	225/45 R 17 W	215/45 ZR 18 W
Lastik markası	Dunlop Sport Maxx RT A02	Bridgestone Turanza ER 300	Continental Sport Contact 5	Michelin Primacy 3	Michelin Pilot Sport 3

TEST VERİLERİ

ÖLÇÜLER VE AĞIRLIKLAR					
Uzunluk/Genişlik/Yükseklik	4313/1785/1426 mm	4329/1765/1440 mm	4358/1823/1484 mm	4340/1795/1455 mm	4470/1795/1465 mm
Dingil mesafesi	2637 mm	2690 mm	2648 mm	2650 mm	2700 mm
İç yükseklik ön/arka	93 – 100/95 cm	92 – 98/95 cm	93 – 101/93 cm	96 – 103/96 cm	92 – 101/95 cm
İç genişlik ön/arka	147/145 cm	147/144 cm	147/146 cm	144/145 cm	150/147 cm
Bagaj hacmi	380 – 1220 lt	360 – 1200 lt	363 – 1262 lt	395 – 1301 lt	364 – 1263 lt
Boş ağırlık fabrika/ölçüm	1240/1328 kg	1320/1424 kg	1247/1366 kg	1204/1343 kg	1230/1348 kg
Azami yüklü ağırlık/kullanılabilir yükleme kapasitesi	1800/472 kg	1885/461 kg	1900/534 kg	1820/477 kg	1815/467 kg
Çekme kapasitesi frenli/frensiz	1500/650 kg	1300/650 kg	1500/660 kg	1400/600 kg	1300/600 kg
Tavan taşıma kapasitesi	75 kg	75 kg	75 kg	80 kg	75 kg
PERFORMANS					
0 - 50 km/s	3,1 sn	3,1 sn	3,4 sn	2,8 sn	4,0 sn
0 - 100 km/s	8,3 sn	8,9 sn	9,0 sn	8,5 sn	9,6 sn
0 - 150 km/s	18,9 sn	21,0 sn	17,8 sn	18,9 sn	19,3 sn
Maksimum hız	220 km/s	210 km/s	212 km/s	210 km/s	210 km/s
Yol tutuş	1 : 49,3 dk	1 : 49,2 dk	1 : 47,2 dk	1 : 48,3 dk	1 : 49,3 dk
Slalom 18 m	65,5 km/s	66,6 km/s	67,6 km/s	66,8 km/s	62,9 km/s
FREN MESAFESİ					
50 / 100 / 150 km/s soğuk	8,9 / 33,5 / 75,4 m	9,7 / 37,3 / 84,8 m	8,9 / 34,7 / 77,7 m	8,6 / 34,6 / 75,6 m	9,9 / 37,0 / 84,0 m
100 km/s sıcak	33,5 m	36,7 m	34,1 m	34,1 m	36,2 m
İÇ GÜRÜLTÜ					
Rölanti	37 dB(A)	42 dB(A)	38 dB(A)	34 dB(A)	36 dB(A)
50 km/s 3. vites	61 dB(A)	58 dB(A)	59 dB(A)	58 dB(A)	60 dB(A)
100 / 130 km/s son vites	67 / 69 dB(A)	63 / 67 dB(A)	65 / 69 dB(A)	65 / 68 dB(A)	66 / 70 dB(A)
TÜKETİM					
Test / fabrika verisi	7,4 / 4,8 lt / 100 km	7,5 / 4,8 lt / 100 km	7,7 / 5,6 lt / 100 km	7,6 / 5,4 lt / 100 km	6,6 / 5,8 lt / 100 km
Ekonomik / maksimum	5,5 / 16,8 lt / 100 km	5,7 / 14,6 lt / 100 km	5,2 / 13,2 lt / 100 km	5,8 / 13,2 lt / 100 km	5,3 / 14,2 lt / 100 km
CO_2 (Test / fabrika verisi)	175 / 111 g/km	178 / 112 g/km	182 / 128 g/km	180 / 124 g/km	156 / 135 g/km
Depo kapasitesi / menzil	50 lt / 676 km	52 lt / 693 km	55 lt / 714 km	50 lt / 658 km	51 lt / 773 km










Technik

MERCEDES A 200	OPEL ASTRA 1.4 ECOTEC Direct Injection Turbo	PEUGEOT 308 PureTech 130	RENAULT MÉGANE ENERGY TCe 130	VW GOLF 1.5 TSI BlueMotion Technology	
4/16; Turbo	4/16; Turbo	3/12; Turbo	4/16; Turbo	4/16; Turbo	**Silindir/supap**
Zincir	Zincir	Triger kayışı	Triger kayışı	Triger kayışı	**Eksantrik tahriki**
83,0 / 73,7 mm	74,0 / 81,3 mm	75,0 / 90,5 mm	72,0 / 73,2 mm	74,5 / 85,9 mm	**Çap/strok**
1595 cc	1399 cc	1199 cc	1197 cc	1498 cc	**Silindir hacmi**
115 kW/156 HP, 5300 d/d	110 kW/150 HP, 5000 – 5600 d/d	96 kW/130 HP, 5500 d/d	97 kW/132 HP, 5500 d/d	110 kW/150 HP, 5000–6000 /min	**Maksimum güç**
250 Nm, 1250 – 4000 d/d	245 Nm, 2000 – 4000 d/d	230 Nm, 1750 d/d	205 Nm, 2000 /min	250 Nm, 1500 – 3500 /min	**Maksimum tork**
7 ileri vitesli, çift kavramalı otomatik / önden çekişli	6 ileri vitesli, manuel / önden çekişli	6 ileri vitesli, manuel / önden çekişli	6 ileri vitesli, manuel / önden çekişli	6 ileri vitesli, manuel / önden çekişli	**Şanzıman**
ön: McPherson, çapraz bağlantılar, stabilizatör; arka: çok kollu aks, helezon yaylar, amortisör, stabilizatör;	ön: McPherson, çapraz bağlantılar, stabilizatör; arka: torsiyon çubuklu aks, helezon yaylar, amortisör, stabilizatör; Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP	ön: McPherson, çapraz bağlantılar, stabilizatör; arka: torsiyon çubuklu aks, helezon yaylar, amortisör, stabilizatör; Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP	ön: McPherson, çapraz bağlantılar, stabilizatör; arka: torsiyon çubuklu aks, helezon yaylar, amortisör, stabilizatör; Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP	ön: McPherson, çapraz bağlantılar, stabilizatör; arka: çok kollu aks, helezon yaylar, amortisör, stabilizatör;	**Yürüyen aksam**
11,2/11,2 m	11,1/11,2 m	10,6/10,8 m	11,9/11,4 m	11,0/11,0 m	**Dönüş çapı sol/sağ**
önde hava kanallı, arkada dolu diskler; ABS, fren asistanı	önde hava kanallı, arkada dolu diskler; ABS, fren asistanı	önde hava kanallı, arkada dolu diskler; ABS, fren asistanı	önde hava kanallı, arkada dolu diskler; ABS, fren asistanı	önde hava kanallı, arkada dolu diskler; ABS, fren asistanı	**Fren**
205/55 R 16	205/55 R 16	205/55 R 16	205/55 R 16	205/55 R 16	**Standart lastik**
205/55 R 16 V	225/45 R 17 V	225/40 ZR 18 W	205/50 R 17 V	225/45 R 17 W	**Test aracı lastik ölçüsü**
Michelin Energy Saver	Michelin Primacy 3	Michelin Pilot Sport 3	Continental Eco Contact 5	Dunlop Sport Maxx RT	**Lastik markası**

TEST VERİLERİ

					ÖLÇÜLER VE AĞIRLIKLAR
4384/1780/1455 mm	4370/1809/1484 mm	4253/1804/1457	4359/1814/1438 mm	4258/1790/1492 mm	**Uzunluk/Genişlik/Yükseklik**
2699 mm	2662 mm	2620 mm	2669 mm	2620 mm	**Dingil mesafesi**
89 – 93/92 cm	94 – 103/96 cm	94 – 101/94 cm	93 – 100/93 cm	92 – 102 cm	**İç yükseklik ön/arka**
144/143 cm	147/144 cm	148/144 cm	149/143 cm	151/145 cm	**İç genişlik ön/arka**
341 – 1157 lt	370 – 1210 lt	420 – 1228 lt	384 – 1247 lt	380 – 1270 lt	**Bagaj hacmi**
1295/1427 kg	1203/1281 kg	1090/1287 kg	1205/1292 kg	1219/1335 kg	**Boş ağırlık fabrika/ölçüm**
1935/508 kg	1820/539 kg	1750/463 kg	1801/509 kg	1790/455 kg	**Azami yüklü ağırlık/kullanılabilir yükleme kapasitesi**
1400/685 kg	1550/620 kg	1300/580 kg	1650/640 kg	1500/640 kg	**Çekme kapasitesi frenli/frensiz**
100 kg	75 kg	85 kg	80 kg	80 kg	**Tavan taşıma kapasitesi**
					PERFORMANS
3,1 sn	3,2 sn	3,1 sn	3,3 sn	3,0 sn	**0 - 50 km/s**
8,2 sn	8,6 sn	9,0 sn	10,0 sn	8,5 sn	**0 - 100 km/s**
16,9 sn	17,9 sn	20,4 sn	22,8 sn	17,8 sn	**0 - 150 km/s**
224 km/s	215 km/s	207 km/s	198 km/s	216 km/s	**Maksimum hız**
1 : 49,5 dk	1 : 47,7 dk	1 : 48,5 dk	1 : 52,4 dk	1 : 47,3 dk	**Yol tutuş**
65,5 km/s	66,2 km/s	66,1 km/s	63,5 km/s	66,1 km/s	**Slalom 18 m**
					FREN MESAFESİ
9,1 / 36,0 / 81,6 m	8,8 / 35,1 / 78,3 m	9,7 / 36,8 / 80,2 m	9,7 / 38,0 / 84,8 m	9,0 / 34,4 / 76,9 m	**50 / 100 / 150 km/s soğuk**
35,4 m	34,7 m	35,9 m	37,4 m	34,6 m	**100 km/s sıcak**
					İÇ GÜRÜLTÜ
43 dB(A)	40 dB(A)	38 dB(A)	39 dB(A)	38 dB(A)	**Rölanti**
60 dB(A)	60 dB(A)	58 dB(A)	60 dB(A)	58 dB(A)	**50 km/s 3. vites**
64 / 68 dB(A)	68 / 72 dB(A)	65 / 68 dB(A)	64 / 68 dB(A)	66 / 70 dB(A)	**100 / 130 km/s son vites**
					TÜKETİM
7,6 / 5,5 lt / 100 km	6,8 / 5,5 lt / 100 km	6,8 / 4,5 lt / 100 km	7,6 / 5,4 lt / 100 km	6,1 / 5,0 lt / 100 km	**Test / fabrika verisi**
5,6 / 13,8 lt / 100 km	4,6 / 14,1 lt / 100 km	5,3 / 11,7 lt / 100 km	5,9 / 14,5 lt / 100 km	4,6 / 13,7 lt / 100 km	**Ekonomik / maksimum**
180 / 128 g/km	161 / 128 g/km	161 / 104 g/km	180 / 120 g/km	145 / 114 g/km	**CO_2 (Test / fabrika verisi)**
50 lt / 746 km	48 lt / 706 km	53 lt / 779 km	47 lt / 618 km	50 lt / 820 km	**Depo kapasitesi / menzil**



TEST TÜKETİMLERİ

	Audi	BMW	Ford	Hyundai	Mazda	Mercedes-Benz	Opel	Peugeot	Renault	Volkswagen
AB normu tüketimi	4,8	4,8	5,6	5,4	5,8	5,5	5,5	4,5	5,4	5,0
Tutumlu	5,5	5,7	5,2	5,8	5,3	5,6	4,6	5,3	5,9	4,6
Maksimum	16,8	14,6	13,2	13,2	14,2	13,8	14,1	11,7	14,5	13,7
Test tüketimi	**7,4 lt**	**7,5 lt**	**7,7 lt**	**7,6 lt**	**6,6 lt**	**7,6 lt**	**6,8 lt**	**6,8 lt**	**7,6 lt**	**6,1 lt**

Puanlanan test tüketimi 108 km'lik karma bir rota(şehir içi, şehir dışı, otoyol) üzerinden hesaplanıyor. AB normu tüketimi, tutumlu ve maksimum profilleri sadece fikir vermesi açısından açıklanırken, puanlama üzerinde bir etkileri yok.

PUAN TABLOSU

KAROSER		Audi	BMW	Ford	Hyundai	Mazda	Mercedes-Benz	Opel	Peugeot	Renault	Volkswagen
Ön yaşam alanı	100[1]	70	65	68	69	68	63	71	68	71	72
Arka yaşam alanı	100	57	55	55	56	56	50	58	57	54	60
Görüş açıları	70	40	38	36	37	35	32	37	35	34	41
Kullanım/fonksiyon	100	87	90	84	86	85	86	85	85	81	88
Bagaj hacmi	100	33	30	31	35	31	27	31	37	34	33
Değişkenlik	100	35	37	26	36	32	32	33	29	26	36
Yükleme/çekme kapasitesi	50/30	34	31	38	33	31	35	39	31	38	32
Güvenlik donanımı	150	56	49	45	57	61	66	51	36	47	71
Malzeme kalitesi/işçilik	100/100	154	150	145	148	145	153	146	148	146	152
BÖLÜM PUANI	**1000**	**566**	**545**	**528**	**557**	**544**	**544**	**551**	**526**	**531**	**585**
SÜRÜŞ KONFORU											
Ön koltuk konforu	150	134	134	128	130	125	129	136	128	128	136
Arka koltuk konforu	100	70	66	68	67	64	58	71	67	66	72
Ergonomi	150	128	129	124	129	125	125	126	122	124	130
İç gürültü	50	32	39	36	39	33	35	28	38	36	35
Gürültü hissi	100	67	63	64	64	61	63	61	62	63	67
Klima	50	33	36	34	35	39	32	33	37	32	34
Yaylanma (boş)	200	139	137	139	135	132	136	130	126	132	141
Yaylanma (dolu)	200	134	135	134	133	127	134	127	121	129	138
BÖLÜM PUANI	**1000**	**737**	**739**	**727**	**732**	**706**	**712**	**712**	**701**	**710**	**753**
MOTOR/ŞANZIMAN											
Hızlanma	150	110	106	105	109	101	111	108	105	98	109
Esneklik	100	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Maksimum hız	150	68	60	62	60	60	71	64	58	51	65
Şanzıman	100	88	90	82	81	83	86	80	78	79	85
Güç dağılımı	50	38	35	37	35	36	37	36	35	35	40
Çalışma karakteri	100	70	65	66	66	68	68	66	63	67	72
Tüketim	325	241	239	235	237	256	237	253	253	237	266
Menzil	25	12	12	13	11	14	14	13	14	10	16
BÖLÜM PUANI	**1000**	**627**	**607**	**600**	**599**	**618**	**624**	**620**	**606**	**577**	**653**
SÜRÜŞ DİNAMİKLERİ											
Yol tutuş	150	78	78	86	81	78	77	84	81	66	85
Slalom	100	68	73	78	74	55	68	71	71	58	71
Yönlendirme	100	81	84	81	80	79	80	79	79	78	81
Düz gidiş	50	42	37	39	41	38	41	41	38	39	40
Fren dozlaması	30	21	21	19	20	18	19	17	18	18	20
Fren mesafesi (soğuk)	150	115	77	103	104	80	90	99	82	71	106
Fren mesafesi (sıcak)	150	115	83	109	109	88	96	103	91	76	104
Çekiş	100	41	45	42	39	35	40	38	40	37	41
Sürüş güvenliği	150	130	128	132	133	127	132	133	132	133	133
Dönüş çapı	20	13	13	14	12	10	12	12	15	10	13
BÖLÜM PUANI	**1000**	**704**	**639**	**703**	**693**	**608**	**655**	**677**	**647**	**586**	**694**
TOPLAM	**4000**	**2634**	**2530**	**2558**	**2581**	**2476**	**2535**	**2560**	**2480**	**2404**	**2685**
SIRALAMA		**2**	**7**	**5**	**3**	**9**	**6**	**4**	**8**	**10**	**1**

SONUÇ

Makyajlı Volkswagen Golf formunun zirvesinde olduğunu bu karşılaştırmayı da kazanarak gösterdi. Kompakt sınıfın sembol modeli hiçbir disiplinde ciddi bir zaaf göstermezken 1,5 lt'lik yeni TSI motor tutumluluk konusunda mükemmel bir örnek. Ancak rakiplerin büyük bir gelişim gösterdiğini de gözden kaçırmamalıyız. Audi A3 Sportback, bütçesi el verenler için kompakt sınıfın en değerli ve konforlu modellerinden biri olarak ikinci sırayı elde etti. Yeni nesil Hyundai i30 yol tutuş kalitesi ve modern donanımıyla haklı ve çok önemli bir üçüncülüğe imza attı. Koreli kompakt, Hyundai'nin bugüne kadar ürettiği en iyi otomobil olmaya aday. Opel Astra'nın kullanışlı karoseri ve verimli motoru dördüncülüğü getirirken selefine göre verdiği kilolar sayesinde karşımızda çok fit bir otomobil var. En hızlı tur zamanına imza atan Ford Focus sınıfının en dinamik modeli olmayı sürdürüp beşinci sıranın sahibi oldu. Ancak özellikle iç mekan, otomobilin yenilenme zamanının geldiğini belli ediyor. Hızlı ve kaliteli Mercedes-Benz A 200 altıncı sırayı alırken kısıtlı yaşam alanı ve yüksek fiyatıyla taviz gerektiren bir model olmayı sürdürdü. Sınıfının tek arkadan itişli modeli olarak ayrı bir sempati oluşturan BMW 118i fren performansındaki zaaflarıyla puan kaybetti ve yedinciliği elde etti. Tutumlu motoru, çevik sürüş özellikleri gibi kozları olan Peugeot 308 konfor konusunda zayıf. Sekizinci sırayı alan kompakt Fransız'ı takip eden karşılaştırmanın tek Japon otomobili Mazda3, vasat sürüş dinamiklerinin kurbanı oldu. Ayrıca karşılaştırmanın en güçlüsü olmasına rağmen bunu performans değerlerine yansıtmayı başaramadı. Son sıranın sahibi olan Renault Megane, en ulaşılabilir fiyat etiketini taşırken, fren, çeviklik ve yakıt tüketimi gibi sürüşle ilgili konularda rakiplerinin gerisinde kaldı.



Görüş

Koray Muratoğlu

koraymuratoglu@gmail.com

TRANSANATOLIA'DAN CANLI BİLDİRİYORUM...

Piyango çekiliş şansınız var mıdır bilmiyorum ama benim hiç yoktur. Çamaşır makinesi çekilişine girsem bana hiçbir şey çıkmaz. Ama gelin görün ki geçen sene BFGoodrich Avrupa çapında bir yarışma açtı : BFGoodrich Good Project. Online olarak başvurup, bir proje öneriyorsun, istersen bir belgesel çekimi, istersen bir yarış projesi. Yeter ki otomobil ile ilgili olsun.

Onlar sana lastik ve kısmi bir bütçe desteği veriyor. Neyse ben de Türkiye'nin Dakar'ı Transanatolia Rallisi'ne girmek üzere bir proje önerdim. Bir de baktım kazanan olmuşum... Neyse geçen sene 15 Temmuz faciası nedeniyle yarış iptal oldu ve proje yattı. Ben kendimi biliyorum, o nedenle şaşırmadım.

Ancak Avrupalı adil, bu yıl geçen seneden hakkın baki dedi ve o nedenle ben şimdi bu yazıyı yarışın üçüncü gün sonu olan Karaman'dan yazıyorum. Bilenler olabilir ama bilmeyenler için kısaca söyleyeyim, hatırı sayılır bir ralli kariyerim var naçizane. Ama bu başka bir yarış stili elbette. Ve ben de "raid" tabir edilen yol bulma ve yol notlarındaki tariflerden yol aranan, en az şaşırıp (anlaşıldığı üzere yol kaybetmeme şansın yok!) doğru kapılardan geçenin kazandığı klasmandayım. Gittiğin yönleri üstün bir GPS sistemiyle takip ediyorlar. İzmir'den başlayıp, Denizli, Antalya, Karaman, Niğde, Nevşehir, Tokat üzerinden Samsun'da yarışı bitireceğiz. Evet, yanlış okumadınız; o yüzden adı Transanatolia. 2850 km, 11 il ve 69 ilçe sınırından geçeceğiz. 20 Ağustos'ta İzmir'den start aldık, nereden gittiniz diye sormayın çünkü ben de bilmiyorum. Pınarbaşı sırtlarından dağlara girdik ve 133 km'lik ilk etabı aşıp Ödemiş yakınlarına indik. Bu mesafe ne kadar sürdü biliyor musunuz? 6.5 saat! Evet, o kadar zorlu ve yavaş bir parkur ki, yol yol değil, off road demek bile zor bazı yerlerinde. Neyse bir ara aklımı kaçıracağım sandım ve ben nereden düştüm bu işin içine diye derin derin düşünmeye başladım. İlk gün inanın 14,5 saat otomobil kullandım. Tamam iki kez kayboldum ama bu toplasanız bir saatime mal oldu. İlk gün sonunda fikrim, bu iş bana göre değil bıraksam mı acaba şeklindeydi. Ama yılmadım devam ediyorum bugün üçüncü günü devirdik.

> "Bir ara aklımı kaçıracağım sandım ve ben nereden düştüm bu işin içine diye derin derin düşünmeye başladım.

Organizasyonun söylediği en zorlu ve garip etapla yarış başlamış. Gerçekten devamında yollar hızlanmaya ve sürüş keyfi vermeye başladı. Söyleyebileceğim en önemli şey ülkemizin çok güzel bir coğrafyası var ve buraları istesem de bulamam bu yarış sayesinde görebiliyorum. Şimdi yorgunluktan gözlerim kapanıyor ve gerçekten kafamı toparlayamıyorum, bugün 180 km'si zorlu özel etap olmak üzere 450 km yol yaptık. Ama gelecek ay otohaber'de fotoğraflarla bu acayip hikayenin tamamını anlatacağım.



AVRUPALIL GÖVDE GÖST

Otomotiv dünyası için büyük bir anlam taşıyan Frankfurt Otomobil Fuarı'na bu yıl, daha önceden tanıtılmış seri üretim modeller damgasını vuruyor. Her sınıftan birçok yeniliğe sahne olan fuarda uzun zamandır yeni nesli beklenen otomobiller yüzleri güldürecek gibi görünüyor.

Yazı: Kerem Tokmak

BMW M5

Yeni nesille birlikte, M5, birçok ilki de beraberinde getiriyor. İlk dört tekerlekten çekiş sistemine sahip M5 unvanını alan otomobil, istendiğinde tüm gücü arka aksa aktarabiliyor. Bilindik M Serisi detayları ile donatılan M5'te, 4,4 litrelik çift turbo beslemeli, 608 HP'lik V8 motor görev yapıyor. Son hızı 316 km/s olan M5, 0'dan 100 km/s hıza 3,3 saniyede ulaşıyor. En hızlı seri üretim BMW unvanına kavuşan M5'te, 8 ileri vitesli tork konvertörlü ZF şanzıman görev yapıyor.



Difüzorlü arka tampon ve iki çift egzoz çıkışı gibi karakteristik özellikler korunmuş.

ARDAN
ERİSİ





BMW X3

Bavyeralı üreticinin SUV ailesi gençleşmeye devam ediyor. Orta sınıfta yer alan X3, üçüncü neslinde tamamen yeni bir platform üzerinde şekilleniyor. SUV'un ön mimarisi, gelecek nesil 3 Serisi'nde kullanılacak. Arkada 5 kollu süspansiyon sistemine yer verilmiş. Selefinden 10 cm daha uzun olan X3'te 8 ileri vitesli, tork konvertörlü ZF üretimi otomatik şanzıman görev yapacak. Elektrikli versiyonuysa 500 km menzile sahip olacak.





BMW 6 SERİSİ GT

Bundan 8 yıl önce ilk kez yollarla buluştuğunda eleştiri oklarına hedef olan 5 Serisi GT'nin halefi, artık 6 Serisi adıyla anılacak. Eskisine oranla daha dinamik ve bütünlüklü tasarım özelliklerine sahip olan otomobilde, G30 kodlu 5 Serisi'nden tanıdık farlara yer veriliyor. 150 kg daha hafif olan otomobilin bagaj hacmiyse 110 litre artıp 610 litreye ulaştı.

12 silindirli versiyon sadece uzun karoserle birlikte sunulacak.



AUDI A8

Birçok devrime ev sahipliği yapan yeni nesil Audi A8, teknoloji anlamında büyük atılımlara sahne oluyor. 37 mm uzatılmış karoseriyle boyu 5172 mm'ye ulaşan otomobilin aks mesafesiyse 8 mm artırılmış. İç mekanda kullanılan yüksek çözünürlüklü ekranlar sayesinde hiç olmadığı kadar taze görünen bir kokpitle donatılan otomobilde ileri düzey otonom özelliklere sahip bir sürüş modu da sunulacak. İlk etapta 3,0 litrelik benzinli ve dizel motorlarla gelecek olan A8'de ilerleyen dönemde 8 ve 12 silindirli daha güçlü motorlar da görev yapacak.



CITROEN C3 AIRCROSS

C3 Picasso'nun yerine geçecek olan C3 Aircross, MPV özelliklerini crossover detaylarıyla birleştiriyor. Temelde aynı platformu kullandığı güncel C3 ile benzer özelliklere sahip olan C3 Aircross, geniş ve kullanışlı bir yaşam alanı vaat ediyor. Bilindik multimedya sistemi ve yeni nesil turbo beslemeli benzinli ve dizel üniteler, otomobilin elini güçlendirecek





HONDA JAZZ

Küçük sınıfın en kullanışlı modelleri arasında yer alan Honda Jazz, üçüncü neslin makyajlı versiyonuyla Frankfurt'ta tanıtılıyor. Tasarımda yapılan küçük dokunuşlarla otomobilin daha agresif bir yüz ifadesi taşıması sağlanırken, iç mekanda da yeni renk ve döşeme seçeneklerine yer veriliyor. Makyaj öncesinde görev yapan 1,3 lt 102 HP'lik benzinli motora alternatif olarak artık 130 HP gücündeki 1,5 lt'lik ünite de sunuluyor. Bu motorla birlikte sunulan Dynamic donanımı da modeldeki yenilikler arasında yer alıyor. Makyajlı Jazz, 2018 başında satışa sunulacak.





FERRARI PORTOFINO

Adını İtalya'nın en güzel şehirlerinden biri olan Portofino'dan alan, önde V8 motorlu yeni Ferrari, California T'nin halefi. Selefine göre 40 HP güçlenerek 600 HP'ye ulaşan 3,9 lt'lik çift turbo V8, otomobili 3,5 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırırken maksimum hız 320 km/s'nin üzerinde. Katlanır metal tavanlı otomobilde kısa mesafelerde kullanılabilecek iki arka koltuk da bulunuyor.



İç mekanda dijital ekranlar yoğun biçimde kullanılmış.

Katlanır metal tavan sayesinde cabrio ve coupe türleri bir arada sunulabiliyor.





JAGUAR XF SPORTBRAKE

XF'in station versiyonu XF Sportbrake, sportif bir sedanın sürüş hissini daha fazla kullanışlılıkla sunma iddiası taşıyor. Standart halinde arkadan itişli olan modelde motor seçeneğine göre sunulacak olan dört tekerlekten çekiş sistemine karşın sürüş karakteri arkadan itiş odaklı tutulmuş. XF Sportbrake'in baz motor seçeneğini 163 ve 180 HP'lik alternatifleri olan 2,0 lt'lik dizel ünite oluştururken, daha fazlasını isteyenler için 3,0 lt'lik V6'lar da var. Dizel V6, 300 HP gücündeyken benzinli V6'da güç 340 ve 380 HP olacak.

JAGUAR E-PACE

Büyük oranda F-Type modelinden ilham alınarak tasarımı gerçekleştirilen E-Pace modeli, Jaguar'a taze kan anlamına geliyor. 4395 mm uzunluğundaki SUV'un bagaj hacmi 577 litre olarak veriliyor. 4x4 aktarmayla birlikte, 2 farklı benzinli motor seçeneği sunan E-Pace'te 3 farklı dizel motor alternatifi var. Dizel motorlu E-Pace'lerin 150 HP'lik giriş versiyonlarında önden çekişli aktarma sunulacak.





HYUNDAI i30 FASTBACK

Avrupa pazarındaki payını arttırmak için geliştirdiği i30 Fastback modeli, i30 ve SW ile aynı yüze sahip. i30 Fastback, hatchback versiyondan 115 mm daha uzun bir karoserle karşımıza çıkıyor. Tavanı hatchbacke göre 25 mm alçaltılarak coupe görünümü verilen otomobilin toplam yüksekliği ise 5 mm alçaltılmış. 120 HP güce sahip olan 3 silindirli 1,0 lt'lik T-GDI, 4 silindirli 140 HP gücündeki 1,4 lt'lik T-GDI ve 1,6 lt'lik 4 silindirli 136 HP'lik dizel motor, i30 Fastback'in ürün gamını oluşturacak.



ŞEHRİN DOĞA, YATIRIMIN KAZANÇ İLE BULUŞTUĞU

ZEKERİYAKÖY'DE YAŞAMA VE KAZANMAYA HEMEN BAŞLAYIN

1+1'den 4+1'e değişen seçenekler | 60 AY A VARAN VADE FARKSIZ SEÇENEKLER | 120 AY %0,49 KREDİ ORANI

terrace hayat
Zekeriyaköy





terrace plus
Zekeriyaköy

terrace vadi
Zekeriyaköy



Belirtilen 60 ay vade farksız ödeme planı Terrace Vadi projesinde geçerli olup, Terrace Hayat ve Terrace Plus projelerinde 48 ay vade farksız ödeme planı sunulmaktadır. Belirtilen oranlar anlaşmalı banka uygulamalarına tabidir; uygulamalardaki olası değişikliklerden dolayı İnanlar dilediği zaman ödeme planlarında değişiklik yapma ve durdurma hakkını saklı tutar.

Yaşama hazır projelerimizde ev sahibi olmak için bizi arayabilirsiniz.



444 2002
www.inanlar.com
Web sitemiz için QR kodu taratınız. /inanlarkurumsal



ZEKERİYAKÖY Tanıtım Ofisi
Uskumruköy / Kilyos Cad. No: 270
Sarıyer - İstanbul
Ulaşım için QR kodu taratınız.

İNANLAR 1965 52 yıl

HAYAT PRESTİJ DOĞA ÜNİVERSİTELER 3.HAVALİMANI YATIRIM 3.KÖPRÜ PLUS VADİ KOMŞULUK ŞEHİR ZEKERİYAKÖY





İç mekanda dijital ve klasik dünya bir araya getirilmiş.

ROLLS-ROYCE PHANTOM

Lüksün zirvesi olarak kabul edilen İngiliz markanın Phantom Serisi, sekizinci nesliyle Frankfurt'ta sahnede. Lüksün Mimarisi olarak adlandırılan ve gelecekteki tüm Rolls-Royce modellerinin üzerinde yükseleceği alüminyum platformun kullanıldığı yeni Phantom'un yerini aldığı modelden yüzde 30 daha rijit olduğu açıklanıyor. Kamera destekli havalı adaptif süspansiyon ve aktif yönlendirilen arka aks gibi modern özelliklerin kullanıldığı yeni Phantom'da çift turbo tarafından beslenen 6,75 lt'lik V12 motor görev yapıyor. 1700 d/d'de 900 Nm maksimum tork üreten motorun arka tekerleklere ilettiği güçse 571 HP. Tasarım anlamında selefine sadık kalan modelin ön ızgarası marka tarihinde ilk kez karosere entegre edilmiş.



OPEL GRANDLAND X

Crossover ailesini genişletmeye devam eden Opel'in yeni üyesi Grandland X, Crossland X ile benzer tasarım dili özellikleriyle öne çıkıyor. PSA ortaklığının yeni meyvesi olan otomobil, Peugeot 3008 ile aynı olan EMP2 platformu üzerinde yükseliyor. Birçok teknolojik güvenlik donanımıyla satışa çıkacak otomobilde PSA'dan alınan 1,2 ve 1,6 litrelik benzinli ve 1,6 litrelik turbo dizel motorların kullanılması bekleniyor.





SEAT ARONA

Küçültülmüş Ateca, şişirilmiş Ibiza konumundaki otomobil, MQB platformunda üretilecek. 4,20 metrelik boya sahip otomobilde, 1,0 TSI ve 1,5 litrelik TSI benzinli ünitelerle 1.6 TDI dizel motora yer verilecek. Kardeşlerine benzer bir kokpitle gelecek Arona'da, Ibiza'daki teknolojiler kullanılacak.



Küçük sınıf crossover sadece önden çekişli olarak bantlardan inecek.





Kırmızı şeritli ön ızgara ve büyük hava girişli ön tampon GTI versiyonuna özel.

VW POLO

Küçük sınıfın başarılı üyesi, artık en olgun haline bürünüyor. Tasarım özellikleri selefine göre daha dinamik olan otomobilde, bolca makyajlı Golf izleri görmek mümkün oluyor. Daha geniş bir iç mekan ve daha rafine sürüş özellikleri sunan Polo'da, yeni nesil 1,0 litre ve 1,5 litrelik benzinli TSI üniteler kullanılacak.



VW T-ROC

Alman markanın merakla beklenen kompakt crossover modeli nihayet gün yüzüne çıktı. Tiguan'ın altında Golf'e daha maceracı bir alternatif olarak düşünülen model MQB platformunu kullanıyor. Önden çekişli ve 4 tekerlekten çekişli olmak üzere iki farklı aktarmanın sunulduğu T-Roc, tasarımıyla Volkswagen'i sıkıcı olmakla eleştirenlere bu fikirlerini gözden geçirtecek kadar canlı detaylara sahip. Kasım ayında Avupa teslimatı başlayacak olan T-Roc'ta Golf'ten tanıdığımız 3 ve 4 silindirli motorlar görev yapacak.







SKODA KAROQ

Skoda Yeti'nin yerine geçecek olan Karoq, ağabeyi Kodiaq'ın hemen ardından geldi. Kompakt boyutlara sahip olan otomobilin tasarım özellikleri, yeni Skoda DNA'sını yansıtıyor. 521 litrelik bagaj hacmine sahip olan Karoq'da, "sanal pedal" özelliğine sahip bagaj kapağı bulunuyor. Birçok teknolojik donanımı bünyesinde sunan Karoq, 1,6 litrelik TDI ve 1,0 ile 1,5 litrelik TSI motorlarla satışa sunulacak.



Dijital gösterge tablosu opsiyonel olarak sunulacak.



SAKLI CEVHER

Mercedes E Serisi'nde güçlü ve performanslı bir motor beklentisinde olanlar için E 300 iyi bir alternatif gibi görünüyor. Bakalım testimiz bu iddiayı doğrulayacak mı?



Yeni Mercedes E Serisi'nin ilk test konuğu olan E 220 d, yakıt ekonomisiyle aklımızda yer etmişti. Hızlanma konusunda ise öne çıkamadığını söylemiştik. Yeni konuğumuz E 300 ise performans konusunda iddialı bir benzinli motor ile karşımıza çıktı. Otomobilin hızlanma performansından önce ilk test aracımızda bulunmayan donanımlara da göz atmak istiyoruz.

E Serisi'nin tasarımının S Serisi ve C Serisi'ne benzerliği kafa karıştırıyor olsa da markanın tasarım dilinin modellere uygulanmasını kabul edilebilir olarak karşılıyoruz. E 300'de, AMG donanımı için genişletilmiş çamurluklar, alçaltılmış süspansiyon, büyük hava girişli ön tampon bulunurken opsiyonel olarak alınan 20 inçlik jantlar göze çarpıyor.

İç mekanda ise opsiyonel donanımla alınabilen 12,3 inçlik dijital gösterge paneli dikkat çekiyor. İlk test aracımızda analog göstergeler ortasında dijital bir bilgi ekranı bulunurken, tamamı dijital gösterge grubu farklı bir tecrübe sunuyor. Kişiselleştirmeye izin veren ekrandan otomobilin verileri rahat izleniyor.

Test aracımız fiyat listesindeki en güçlü benzinli motor. 2,0 litre hacmindeki 4 silindirli ve turbo beslemeli motor 245 HP güç üretiyor. Sessiz ve sarsıntısız çalışan motor konfor beklentilerini karşılıyor.

Turbo desteği sayesinde 1300 d/d'den itibaren 370 Nm'lik maksimum torka ulaşabilen motor 4000 d/d'ye kadar bu torku koruyor. Alt devirden itibaren atak yapıda olan otomobil etkileyici bir hızlanma performansı sunuyor. Fabrika verilerine göre 6,2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma verisine yakın olan 6,5 saniyelik test verisi de E 300'ün dinamizmini gösteriyor.

Ara hızlanmalarda da dinamizmini koruyan E 300'ün 9 ileri vitesli otomatik şanzımanı da hızlanma konusunda elini çabuk



İç mekandaki malzeme kalitesi başarılı. Dijital gösterge grubu rahat takip ediliyor.



Ön koltukların yan destekleri başarılı.



AMG paketinde bagaj vale kilidi ve adaptif fren aydınlatması da bulunuyor.


Arka koltuk sırtlıkları yatırıldığında uzun eşyalar yüklenebiliyor.

tutuyor. Akıcı vites geçişleri sayesinde hızlanmadaki tatminkar tablo yakıt tüketiminde de oluşabiliyor. Fabrika verilerine göre 6,3 lt/100 km'lik ortalama tüketim, test ölçümlerinde 7,5 lt/100 km olarak kayda geçti. 2,0 litrelik benzinli motor ve 1700 kg'a yakın boş ağırlık göz önünde bulundurulduğunda, elde ettiğimiz test tüketiminin makul olduğu görülüyor.


Uzunlamasına yerleştirilen turbo benzinli motor 9 ileri vitesli otomatik şanzımanla sunuluyor.



Otomobilin sürüş dinamiklerinden bahsederken konfor odaklı bir yapıda olduğunu belirtmemiz gerekli. 20 inçlik jantların üzerindeki ince yanaklı lastiklere rağmen yoldaki bozukluklar kabin içerisine yansımıyor. Buna karşılık, süspansiyonun konforlu yapısına rağmen otomobilin karoser salınımları rahatsız edici seviyeye ulaşmıyor. Direksiyonun da sürücünün isteklerine hızlı cevap veren yapısı ve geri bildirimleri konusunda eksik hissettirmemesi kaliteli ve konforlu bir sürüş sağlıyor.

Fiyat listesindeki en güçlü ve hızlı seçenek E 300 olmasa da, tüketim ve hızlanma konusunda dengeli ve tatminkar bir bütün oluşturduğunu görüyoruz.

Rakipleri arasında Audi A6'nın fiyat listesinde benzinli motor seçeneği bulunmazken E 300'ün karşısına 530i çıkıyor. 2,0 litre 252 HP'lik 530i'nin başlangıç fiyatı 378.800 TL olarak belirlenmiş. Yani neredeyse E300 ile aynı fiyattan başlıyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1991 cc
Maksimum güç	180 kW/245 HP 5500 d/d
Maksimum tork	370 Nm 1300-4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	6,2 sn
Maksimum hız	250 km/s
Şanzıman	9 ileri otomatik
Aktarma	Arkadan itişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	2,7 sn
0-80 km/s	5,1 sn
0-100 km/s	6,5 sn
0-120 km/s	9,8 sn
0-130 km/s	11,4 sn
0- 400 m	15,8 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	4,0 sn
80- 120 km/s (D'de)	5,0 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	39 m/40 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	7,5 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	6,3 lt/100 km
CO_2	144 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4923 mm / 1850 mm / 1468 mm
Dingil mesafesi	2939 mm
Depo kapasitesi	66 lt
Ağırlık	1655 kg
Test aracı lastik ölçüsü	245/35 R20
Bagaj hacmi	540 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	389.800 TL
Test aracı fiyatı	468.900 TL
Değerlendirme	

YENİ BİR SO



LUK

Opel'in crossover ailesi genişliyor. Mokka X'den sonra yeni nesil tasarım felsefesiyle ile yepyeni bir platformla üretilen Crossland X yollara çıktı. Küçük sınıf crossoverlar arasında mücadele edecek olan Crossland X, yeni 1.2 turbo benzinli motor ve otomatik şanzıman ikilisiyle karşımızda.



Opel'de yenilik rüzgarları esiyor. PSA Grubu'nun bünyesine dahil olmadan önce başlayan ortak çalışmaların meyveleri rotaya çıkmaya başladı. Mokka X'ten sonra ikinci crossover Crossland X yollara çıktı. Markanın yeni tasarım anlayışıyla şekillenen Crossland X'te, Opel Insignia Grand Sport ile başlayan karakteristik far, panjur, ve ortada çizgi bulunan motor kaputunu görüyoruz. LED farlar otomobile modern bir görünüm kazandırırken gece sürüşünde de başarılı bir aydınlatma sağladığını fark ettik. Ön panjurda bir detay dikkatimizi çekti. Opel logosunun iki yanında içerisine parmak girebilecek boşluklar var. Insignia'da aynı yerler dolu. Otomobilin tasarımını incelemeye devam ettiğimizde profilinde de Opel Adam ile başlayan özgün bir yapıya sahip olduğunu görüyoruz. C sütunlarının tasarımı, karoserden farklı (siyah ya da beyaz) seçilebilen tavan rengiyle daha da ortaya çıkıyor. Yukarıya konumlandırılan LED aydınlatmalı stoplar gündüz de rahat algılanıyor.

İçeri geçmeden önce Peugeot modellerinden tanıdığımız anahtar ilk dikkatimizi çeken ortak parça oluyor. Farklı marka logoları altında benzer parçaların fazlaca kullanılması özgünlüğün yitirilmesine yol açtığı için kabinde daha fazlasını görmemek umuduyla içeriye adım atıyoruz. Neyse ki Opel kendi özgünlüğüne sahip çıkmış. Direksiyona geçmeden arka koltuklara oturduk. Baş ve diz mesafesi uzun boylu iki yolcuyu rahat ettirecek seviyede. Üçüncü yolcunun otomobilin genişliği sebebiyle ortada rahat edeceğini söylemek zor. Dar arka cam koltukların karanlık, geri görüş açısının da kısıtlı olmasına yol açıyor. Arka koltuklara kadar uzanan cam tavan elektrikli perdesi açıldığında kabin aydınlığını arttırıyor. Sürücü koltuğuna geçtiğimizde malzeme ve işçilik kalitesiyle tatminkar, modern bir konsol ile karşılaşıyoruz. Direksiyonun el ile uyumu, üzerindeki düğmelerin ergonomisi başarılı. Gösterge grubu koyu zemine rağmen rahat izleniyor. Head-Up display sistemi sayesinde sürücü gözünü yoldan ayırmadan hız bilgisine ulaşıyor. Dik ve yüksek tasarlanan konsol sayesinde multimedya ekranı da göz hizasına



Arka koltuklarda diz ve baş mesafesi uzun boylular için bile yeterli.



Cam tavan arka koltuktakileri de aydınlatıyor. Elektrikli tavan perdesi kapatılabiliyor.



410 litrelik bagaj sınıf standartlarına göre büyük bir hacim sunuyor.

Konsolun dik ve yüksek tasarımı, eğimli A sütunları görüş açılarına alışmayı gerektiriyor.



Vites konsolunda kablosuz şarj alanı, 12V güç çıkışı ve iki adet USB girişi bulunması beklenilen fonksiyonelliği sağlıyor.



Konsol içerisine gizlenebilen şeffaf bir ekrana yansıtılan hız bilgileri sürücünün gözünü yoldan ayırmasına engel oluyor.



Head-Up display sisteminin ekran açısı, aydınlığı, kapatılması gibi ayarlar için ergonomik bir düğme grubu kullanılıyor.

yakın bir konuma yerleştirilmiş. Ama eğimli A sütunlarının da etkisiyle sürücüyü çok ferah hissettirdiğini söylemek zor.

Crossland X'e fonksiyonellik katan donanımlardan biri Park&Go paketi. 9.500 TL'ye alınan pakette, 180 derece görüş sağlayan geri vites kamerası, kör nokta uyarısı, park asistanı ve navigasyon bulunuyor. Navigasyon paketi de NAVI 5.0 IntelliLink, 8 inçlik ekran, 2 USB girişi, bluetooth bağlantısı, sesli komut ve Head-Up Display sistemlerini kapsıyor.

8 inçlik ekrana sahip multimedya sistemi dokunma hassasiyeti, kullanışlı menüsü ve çözünürlüğüyle başarılı bir donanım. Özellikle kablosuz şarj (opsiyon fiyatı 500 TL), çift USB girişi ve vites kolu önündeki geniş eşya alanı sayesinde mobil cihazınıza yer aramadan multimedya sistemiyle eşleştirebiliyor olmak da sistemin ve otomobilin ergonomisinin bir başarısı.

PSA'nın Opel'i bünyesine dahil etmesinden önce ortak model çalışmaları başlamıştı. Peugeot 2008 platformunda yükselen Crossland X, modern tasarım ve donanımlarıyla rakipleri kadar Mokka X'e de gözdağı veriyor.

Crossland X'i tanıyabilmek için Opel Mokka X ile olan boyutlarını karşılaştıralım. Mokka X, 4275 mm uzunluğunda, 1780 mm genişliğinde, 1658 mm yüksekliğinde ve 2555 mm dingil mesafesine sahip bir otomobil. Crossland X ise 4212 mm uzunluğuyla 63 mm daha kısa olmasına rağmen 2604 mm dingil mesafesiyle 49 mm daha fazla dingil mesafesine sahip. Bu sayede Mokka X'e göre arkada 30 mm daha fazla diz mesafesi sağlayabiliyor. Önde ise 80 mm'ye kadar daha fazla diz mesafesi sunabiliyor. Crossland X, 1765 mm genişliğiyle Mokka X'den 15 mm daha dar. 1605 mm yüksekliğindeki Crossland X, 53 mm daha alçak. Ancak Crossland X iç mekan yüksekliği konusunda 40 mm daha fazlasını sunuyor. Arka koltuklardaki yolcu baş mesafesinde ise Mokka X, 60 mm daha cömert. Son olarak bagaj hacmine baktığımızda Mokka X, 356 litrelik hacim sunarken Crossland X'in yedek lastiksiz 410 litrelik hacim sunduğunu görüyoruz. Bu rakam rakiplerine göre iyi bir değer.



1,2 litre turbo benzinli motoru Peugeot ve Citroen modellerinden de tanıyoruz.

Verileri incelediğimizde Opel'in benzer ölçü ve hacimlerde iki modeli olduğunu fark ediyoruz. Bu durumda Crossland X'in daha modern ve yeni bir seçenek olması fiyat listesinde de Mokka X'e göre daha cazip başlangıç fiyatları bulunması daha fazla talep göreceği anlamına gelebilir.

Crossland X'in motor seçenekleri Mokka X'den tamamen farklı. Hepsi PSA'dan gelen 1,2 litrelik 81 HP atmosferik motor ve manuel şanzıman, 1.2 turbo benzinli 110 HP otomatik şanzıman ve 1.6 dizel 99 HP manuel şanzıman seçenekleri Mokka X'de yok.

Test aracımız Crossland X ailesinin en güçlü motoru olan 3 silindirli 1.2 Turbo 110 HP. Alt devirlerde üretilen 205 Nm'lik maksimum tork ilk kalkış anından itibaren çok ayak sürümeden hızlanan bir otomobil tablosu oluşturuyor. Crossland X, atak bir hızlanma yapısına sahip değil. Yüksek hızlara çıkma konusunda çok istekli değil. Şehir içindeki hızlanmalarda tatminkar bir tablo sunuyor. Araç sollamalarında ihtiyaç duyulacak esneklik verilerinde yeterli hızlanma verileri elde etti. Peugeot'dan tanıdığımız Aisin imzalı 6 ileri otomatik şanzıman hızlı, sarsıntısız ve akıcı vites geçişleriyle hızlanma isteğini destekliyor. Ortalama 6,9 lt/100 km'lik test tüketimi makul seviyede. Motor gücünün yüksek olmaması ve boş ağırlığın biraz fazla olmasının da etkisiyle şehir içinde, ani hızlanmalarda ve agresif kullanımlarda tüketim 8,0 lt/100 km seviyelerine ulaşıyor.

Süspansiyon ve direksiyon sistemleri konfor odaklı yapıda. Direksiyon yönlendirmeleri yumuşak. Park ve manevralar da rahat. Yüksek hızlarda ise yeteri kadar net tepkiler verebiliyor. Süspansiyon sistemi de dar ve yüksek karosere rağmen karoser salınımlarını kontrol altında tutmayı başarıyor. 41 metrelik 100-0 km/s fren testi sonucu ise modern otomobillerdeki güvenlik sınırını aşıyor.

Sonuç olarak Crossland X sınıfını en taze modeli olmasının yanı sıra makul başlangıç fiyatı, geniş bagajı, makul genişlikte yaşam alanı, zengin ve modern donanım paketleriyle genç müşterileri kendine çekecektir. Daha güçlü motor seçenekleri isteyenlerin Mokka X'e bakmaları gerekecek.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	3/12
Silindir hacmi	1199 cc
Maksimum güç	81 kW/110 HP 5500 d/d
Maksimum tork	205 Nm 1500 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,8 sn
Maksimum hız	187 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1214 kg
Bagaj hacmi	410/1255 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde çok noktadan bağımsız süspansiyon sistemi arkada bağımsız süspansiyon sistemi ön ve arkada gazlı amortisörler.
Dönüş çapı	11,2 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	215/50 R17
Lastik	Bridgestone Turanza

Donanım

ABS, ESP, ön, yan ve perde havayastıkları, LED gündüz farları, hız sabitleme sistemi, yol bilgisayarı, 7 inçlik dokunmatik ekran, IntelliLink 4.0 klima, elektrikli direksiyon, ön sis farı, ön park sensörü, otomatik yanan farlar, şerit ihlali uyarısı, trafik işareti tespit sistemi, elektrikli ısıtmalı gövde rengi yan aynalar, elektrikli camlar, yedek lastik, 16 inçlik hafif alaşımlı jantlar.

Rakipler



Peugeot 2008
Aynı motorla satılan 2008 1.2 Turbo 110 HP ve otomatik şanzıman ikilisi 97.400 TL'den satılıyor.

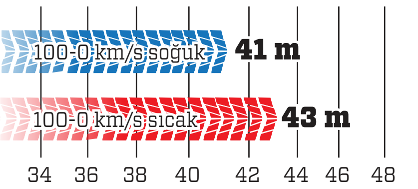


Renault Captur
1.2 turbo 120 HP'lik benzinli motor ve çift kavramalı otomatik şanzıman ile Captur'un başlangıç fiyatı 83.850 TL.

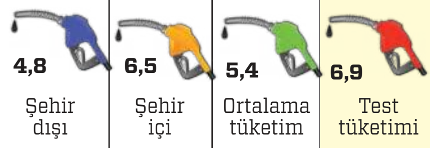
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	4,0 sn
0-80 km/s	8,2 sn
0-100 km/s	12,6 sn
0-120 km /s	18,1 sn
0-130 km/s	22,0 sn
0- 400 m	18,5 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	8,0 sn
80- 120 km/s (D'de)	9,9 sn

Fren mesafesi

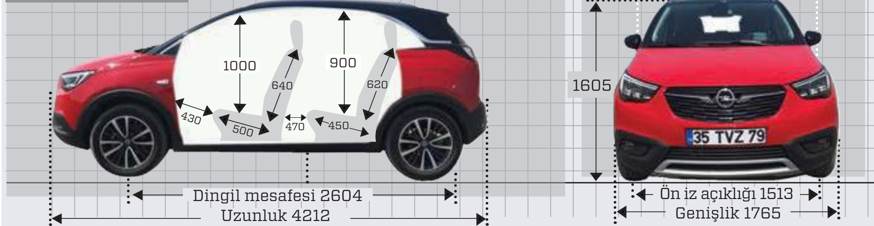


Gürültü	
Rölantide	42 dB(A)
50 km/s (D'de)	61 dB(A)
100 km/s (D'de)	69 dB(A)
120 km/s (D'de)	73 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	123 g/km
Depo kapasitesi	45 lt
Menzil (test tüketimine göre)	643 km



BAKIM	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.807 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/12/12
Baz fiyat	88.900 TL
Test aracı fiyatı	115.050 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Geniş yaşam alanı, cömert bagaj hacmi, malzeme ve işçilik kalitesi, ergonomi.
✗ Ön panjurdaki boşluklar, kaporta parçaları arasındaki birleşme noktaları.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Opsiyonel donanım paketiyle modern donanımlar elde ediliyor.
✗ Fren mesafesi çok yüksek, 9.500 TL'lik paket zengin olsa da fiyatı yüksek.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Direksiyon ve süspansiyon sistemleri tok bir sürüş tecrübesi yaşatıyor.
✗ Motor karosere göre güçsüz olduğunu hissettiriyor.

FİYAT
✓ Başlangıç fiyatları sınıfında rekabetçi seviyelerde kalıyor.
✗ Opsiyonlar eklendiğinde daha cömert hacimli kompakt crossover modellere ulaşan fiyat.

Türkiye'nin Ödeme Yöntemi TROY ile %45 indirim!

Tüm bankalara ait **TROY** logolu kartınızla istediğiniz dergiye abone olun, **%45 indirim** kazanın!

HEMEN ARAYIN

0212 354 36 04 - 0212 354 36 11 - 0212 354 36 27
WhatsApp Bilgi Hattı: 0552 357 00 00
www.turkuvazabone.com



• Derginiz kargo ile iş veya ev adresinize imza karşılığı teslim edilsin. • Aboneliğiniz boyunca fiyat artışlarından etkilenmeyin.



DOLU MAĞDURLARI

Temmuz ayında İstanbul'da yaşanan dolu yağışı şehre büyük hasarlar verdi ve bu durumdan otomobiller de nasibini aldı. Araçların çoğunun camları, aynaları ve stop lambaları kırıldı ve karoserlerinde de göçükler meydana geldi. Kaportaları hasar gören araçlar için yapılan göçük düzeltme işlemiyle aracın boyanması ya da parça değişimine de ihtiyaç kalmıyor.

Son yıllarda Türkiye'nin dört bir yanında dolu yağışı miktarı arttı ve dolu taneleri de geçmişe göre büyüyüp ceviz büyüklüğüne ulaştı. Özellikle İstanbul'da 27 Temmuz 2017'nin akşam saatlerinde başlayan dolu, rüzgarın da etkisiyle evlerin camlarını kırıp dış yüzeylerini deforme ederken, ağaçlar da köklerinden söküldü. Hatta Haydarpaşa Limanı'ndaki devasa vinçler bile devirdi. Dolu yağışı esnasında otomobiller de bir kere daha doğaya yenik düştü ve kaportalarında köstebek tarlası gibi çok sayıda çukur oluştu, camları, aynaları, stop lambaları ve farları kırıldı. Araç sahiplerinin çoğu cam taktırmak için sıra beklerken onları en çok düşündüren ise kaportadaki göçükler oldu. Kaportada oluşan 0,5 cm'ye kadar olan göçükler düzeltilebiliyor. Özellikle kaput, tavan, kapı, bagaj, bölgelerinde yüzde 100'e kadar düzelme sağlanırken çamurluk, kapı, sütun gibi kavisli parçalarda da yüzde 90'a kadar düzelme oluyor. Bu işlem alüminyum ve önceden hasar gördüğü için işlem yapılan ve macunlanıp boyanan çelik saca uygulanamıyor. Bir de sacı kalın olan eski araçlarda yapılamıyor.

Boyasız göçük düzeltme işleminde darbe alan bölüm vakumlama veya masaj yöntemiyle düzeltiyor. Vakum yönteminde yapışkan vantuz göçüğe yapıştırılarak oturması sağlanıyor. Ardından vantuza oturtularak çektirme yapılıyor. Çektirme işlemi elle ve özel cihazla gerçekleşiyor. Solüsyon sıkılarak vantuz, yapıştığı yerden ince bir spatula ile ayrılıyor. Gerekirse biraz rötuş yapılarak düzeltme işlemi gerçekleşiyor.

Masaj yönteminde kullanılan ve bu iş geliştirilen özel metal çubuklarla darbeli parçanın içerisinden kuvvet uygulanarak dışarı doğru ittirilip düzeltilmesi sağlanıyor. Ardında boya-


Aracın karoserindeki göçükler belirlenerek işaretleniyor.


Ardından vantuz silikon desteği o noktaya yapıştırılıyor.


Kaporta gibi camlar da dolu yağışından etkileniyor.


Özel çektirme aparatı ile uygulanan kuvvetle göçük çekiliyor.


Düzelen göçüğün etrafına yapılan rötuşla bölge temizleniyor.




Masaj yapma olarak adlandırılan işlem büyük göçüklere de yapılıyor.



Özel aparatla göçüğe içeriden uygulanan kuvvetle düzeltiliyor.


Göçük düzeltme işlemi, araçtaki göçük miktarına göre değişebiliyor. Ufak göçükler genelde vakumlama ile gideriliyor.

Göçükler aracın A sütünü gibi kritik bölgesindeyse ve oldukça fazlaysa bu yöntemler devre dışı kalabilir.

Emre Acar Bayraktar Otomotiv Satış Sonrası Hizmetler Direktörü



Marmara Bölgesi'nde yaşanan dolu olaylarından ötürü stok alanımızdaki araçlarda hasar oluşmadı ancak müşterilerimiz dolu hasarlarıyla alakalı olarak servislerimize geldi. Seyahate gidecek müşterilerimizin sigorta dosyalarını hızlıca açtık, kırık cam ile aynalarını öncelikli olarak yeniledik ve kısa sürede tekrar güvenli bir biçimde yola devam etmelerini sağladık. Araçların boyasız göçük onarımı için ise Fransa'dan uzman teknisyenler getirerek onarımlara başladık. Onarımların yüzde 90'ını boyasız göçük düzeltme ile kalanı ise kaporta-boya işlemleri ile gerçekleştirebiliyoruz. Gündüz ve gece çalışmalarıyla müşterilerimizi bekletmeden yeni taleplere de cevap verebiliyoruz. Müşterilerimiz hızımızdan ve yapılan kaliteli onarımdan oldukça memnunlar.

da küçük deforme varsa gerekli rötuş işlemleri uygulanıyor. Bu yöntemler aracın özelliğine ve göçüğün büyüklüğüne göre değişebiliyor.

Boyasız göçük düzeltme işlemi sayesinde aracın kaporta parçaları değişmiyor ve ek boya ile macun uygulanmıyor. Bu sayede aracın ikinci el değeri de normalden daha az etkileniyor. Boyasız göçük düzeltme işleminin fiyatı, göçüğün büyüklüğü ve miktarına göre değişiyor.

Sonuç olarak boyasız göçük düzeltme konusunda uzman servisler var ama bu hizmet noktalarında oluşan yoğunluk nedeniyle işi fırsata çevirmek için kurulan merdiven altı atölyeler de ortaya çıkmaya başlıyor. Bu nedenle uzman servisleri tercih etmeniz ve varsa kasko poliçenizin olduğu sigorta şirketinden destek almanız sizin yararınıza olacaktır. Bir de aracın dolu hasarının fotoğraflarını çekip arşivlerseniz satış esnasında da faydalı olacaktır.

Son olarak dolu hasarının araçlarda zamanla korozyon yani paslanmaya riski olabilir. Bu durum aracın boyasıyla pas koruyucusunun yapısına ve hasarın durumuna göre değişse de tedbirli olmakta yarar var.

Yazı: Baturhan Boyacılar
Fotoğraflar: Ersan Sezer



SIFIR KM ARAÇLAR

İstanbul'da 2014'te yağan dolunun yol açtığı hasar, distribütörlerin ek tedbirler almasına neden oldu. Başta fabrika stok alanları ile distribütörlerin 0 km araç bekleme alanlarına kurulan dolu bombaları, oluşturacak riski en aza indirdi veya ortadan kaldırdı. Dolu bombası, füzeye veya bacaya benzeyen bir tasarıma sahip olan dolu bombasının içerisinde sıkışmış bir gaz var. Dolu yağışı esnasında atmosfere doğru yükselen bu gaz, buluta çarparak dolunun parçalanmasını sağlıyor. Parçalanan dolu yağmur damlalarına dönüşerek yere iniyor. Bayi araçlarında oluşan küçük çaplı hasarlar, sigorta şirketleriyle birlikte çözülürken müşteriler bilgilendiriliyor.




İç mekanda malzeme ve işçilik kalitesi başarılı seviyede. Zengin donanım konfor ihtiyaçlarını karşılıyor.



Adaptif hız sabitleyicisinin radarı logonun altında. Sistem yaya veya araçları algılayıp otomatik fren yapılması için çalışıyor.

ULAŞILABİLİR HİBRİT

Hibrit teknolojisi otomobil dünyasının yeni trendi. Hyundai da, IONIQ ile bu teknolojiyi sunmaya başladı. Ulaşılabilir fiyatı ve en önemlisi ulaşılabilir düşük tüketim verileriyle Hyundai çok iyi bir başlangıç yapmış gibi.

Bagaj kapağı ve motor kaputu alüminyum malzemeden üretilmiş. IONIQ'in zeminden yüksekliği 140 mm.

Türkiye'de tüketiciler şimdilik çok yaygın olmasa da, ÖTV teşvikinin etkisiyle hibrit otomobillerle artık daha fazla ilgileniyor. Hyundai'ın tüketicilerle buluşturduğu ilk hibrit otomobili IONIQ, EV (Elektrikli), HEV (Hibrit) ve PHEV(Plug-in hibrit) olmak üzere üç farklı seçenek ile üretiliyor. Ülkemize ise hibrit versiyon ithal ediliyor. Model, makul bir başlangıç fiyatı ve neredeyse eksiksiz bir donanım listesiyle satılmasının yanı sıra, 7 yıl/80.000 km mekanik garanti süresiyle de son dönemde en çok merak edilen otomobillerden biri oldu.

Hyundai IONIQ, beş kapılı kompakt karoseriyle sıradan görünmemeyi başarabilen akıcı tasarıma sahip. Farlarda projeksiyon tipi aydınlatmaya yer verilirken LED gündüz farları tamponda dikey konumla yer alıyor. Modern teknoloji kullanılan bir otomobilde daha kapsamlı bir far grubu kullanılabilirdi.



1.6 GDI KAPPA 105 HP'lik motor Atkinson çevrimiyle çalışıyor. Yanındaki senkronize elektrik motorunun gücü 32 kW. Arka koltuk altındaki LG imzalı lityum-iyon polimer bataryalar 1,56 kWh kapasiteli.

İlk kez bir platform üç farklı güç sistemi için özel olarak üretildi. IONIQ, elektrikli, hibrit ve plug-in hibrit sistemleriyle bantlardan iniyor.







Bagaj zemini altında bölmeleri olan eşya alanı var. Onun altında da yedek lastik bulunuyor.



Geri görüş kamerası bagaj açma tutamağının içinde yer alıyor.







Hibrit sistemin enerji akışı farklı grafiklerle, multimedya ekranından anlaşılır şekilde izlenebiliyor.

Geniş ön panjurun ortasındaki iri Hyundai logosunun altında radar sistemi yer alıyor. Ön camda da şerit takip, tabela okuma gibi fonksiyonlar için kamera sistemi bulunuyor. Şerit takip asistanı gerektiğinde direksiyonu yönlendirmesiyle otomobili başarılı şekilde şeritler arasında tutabiliyor. Çarpışma önleyici sistemin de zamanında uyarı verip devreye girmesi sürüş güvenliğini arttırıyor.

Neredeyse tavan çizgisi hizasına kadar yükselen bagaj kapağı ile yüksek bir arka tasarım oluşturulmuş. Bu tercih geri görüşü kısıtlasa da bagaj kapağının alt kısmında küçük bir pencere açılarak görüş açıları biraz olsun arttırılmış. Park sırasında sorun olmaması adına da geri görüş kamerası standart donanıma eklenmiş. Bagaj kapağı ve motor kaputunda alüminyum malzeme kullanılarak ağırlık aşağıya çekilmiş. Arka koltuğun altındaki lityum-iyon piller olabildiğince aşağıya yerleştirilerek düşük ağırlık merkezi desteklenmiş. Arkaya doğru alçalan tavan çizgisi ve yüksek omuz çizgisi dar ama uzun arka camların oluşmasına yol açmış.

İçerisine geçtiğimizde kasvetli bir hava ile karşılaşacağımızı düşünürken, dar arka camlar ve bagaj kapağı yapısına rağmen aydınlık bir yaşam alanı elde edilebildiğini görüyoruz. Açılabilir cam tavan da aydınlığı ve ferahlığı arttıran bir donanım.

Cam tavana rağmen arka koltuklarda yeteri kadar baş mesafesi elde edilmiş. Yaşam alanı kompakt sınıf standartlarını karşılıyor. Ön koltuklardaki yaşam alanı donanımlarla daha konforlu ve fonksiyonel hale getirilmiş. Elektrikli ayarlanabilen koltuklarda ısıtma ve soğutma fonksiyonu bulunuyor. Deri kaplı direksiyon üstünde de ısıtma fonksiyonu var. Altı düzleştirilen direksiyon simidinin el ile uyumu başarılı. Orta konsol, hibrit otomobillerde

Yükseğe konumlandırılan stoplar LED aydınlatmalı.


17 inçlik hafif alaşımlı jantlar standart donanımda yer alıyor.

IONIQ'in yaşam ve yükleme alanı kompakt sınıf standartlarına göre cömert. İç mekandaki kontrol gruplarının akılcı yerleşimi ergonomiyi arttırmış. Multimedya ekranından hibrit sistemin takibi, gösterge grubundan da sürüş tarzının izlenmesi rahat.

genellikle rastladığımız sıra dışı tasarım öğeleriyle değil, ergonomik önceliklere göre şekillenmiş. Kontrol grubu akıllıca konumlandırılmış. Aranılan düğmelere rahat ulaşılabiliyor. 8 inçlik multimedya ekranının konumu biraz daha yukarıya, göz hizasına yerleştirilebilirdi. Sistemin çözünürlüğü ve dokunma hassasiyeti başarılı. Menü karışık değil. Akıllı telefon ile bağlantı kurulduğunda telefonun arayüzü ekrana yansıtılabiliyor. Hibrit sistem bu ekrandan anlaşılır şekilde izlenebiliyor. Ayağınız gaz pedalına alışana kadar bu ekrandaki güç yönlendirmelerinden ne yapmanız gerektiğini net bir şekilde öğrenebilirsiniz.

IONIQ'in motor kaputu altında 1,6 litre 105 HP'lik atmosferik benzinli motor ve 43,5 HP'lik senkronize elektrikli motor birlikte yer alıyor. Sistem akıcı ve sarsıntısız çalışma karakterine sahip. Elektrikli motora güç sağlayan bataryalar, frenlemelerde kazanılan güç ya da içten yanmalı motorun sağladığı enerji ile doluyor.

Önden çekişli otomobil sadece elektrikli motor, sadece benzinli motor veya elektrikli+benzinli motorla hareket edebiliyor. Bataryalar doluysa sadece elektrik enerjisiyle 10 km yol alınabiliyor. IONIQ'te kullanılan çift kavramalı otomatik şanzıman hibrit otomobillerde sık sık karşımıza çıkan bir özellik değil. Bu şanzımanın hibrit sistem ile hızlı ve sarsıntısız çalıştığını söyleyebiliriz. Şanzımanın normal sürüş modundan farklı olarak bir de S (Sport) modu bulunuyor. Bu mod seçildiğinde dijital gösterge grubu da değişiyor. Gösterge aydınlatmaları mavi renkten kırmızıya bürünüyor. S modunda ortadaki hız göstergesi değişip, motor devrini gösteriyor. Merkezdeki dijital gösterge de menzilden hız göstergesine dönüşüyor.

İlk kalkış anında çok canlı yapıda hızlanan otomobil bir süre sonra makul seviyede hızlanmaya devam ediyor. Hızlanma testinde elde ettiğimiz 11,5 saniyelik 0-100 km/s verisi fabrika verilerine yakın bir değer. Bu veriyi makul olarak değerlendirebiliriz. Ara hızlanmalarda ise daha atak bir tablo ortaya çıkıyor.

Gelelim en can alıcı soruya: Yakıt ekonomisi nasıl? Bu otomobil ile ne kadar az tüketebileceğimizi tespit etmek adına gaz pedalına çok hassas şekilde bastık. Yaklaşık 20 km'lik rotamızda aşırı derecede iniş ve çıkışları, trafik lambaları ve trafik olmadan ortalama 40 km/s hız ile yol alıp 1,9 lt/100 km tüketim elde ettik. Aracın yol bilgisayarında Sürüş Stili ekranında bu sürüş için Ekonomik: Yüzde 89, Normal:

MICHAEL JACKSON

My Girl	Girlfriend	The Girl Is Mine
1972	*1979*	*1982*
		GRAMMY AWARD

Tecrübe önemlidir.
1993'ten beri.





Çift kavramalı otomatik şanzımanı vites koluyla manuel olarak yönetmek de mümkün.



Kör nokta uyarısı, şerit takip, ESP, far yüksekliği ve aydınlatma ayarları direksiyonun solundaki panelden kontrol edilebiliyor.



1,9 lt/100 km'lik minimum tüketime ulaşmak için sürüş stili ekranındaki verileri takip etmek de faydalı oluyor.

Yüzde 11, Agresif: Yüzde 0 değerlendirmesi yer alıyordu. Bu ölçüm, ortalama tüketimi için değil, ulaşabileceğimiz en az tüketim için yaptığımız bir testti. Genel kullanımımızdaki yakıt tüketimi parkurumuzda ise ortalama 4,0 lt/100 km tüketim ile fabrika verisiyle neredeyse aynı değere ulaştık. Hızlanma tercihlerinizi elektrikli motora göre ayarlamazsanız, tüketim ekranında 6,0 lt/100 km'lik verilere rastlamanız uzun sürmüyor. Bu otomobilin kullanım tarzını alıştığınızda ise şaşırtıcı tüketim değerlerine ulaşmak garanti.

Yazının başında bahsettiğimiz düşük ağırlık merkezi sürüş kalitesini arttırıyor. Dönüşlerde ve ani şerit değişimlerinde otomobil güven veriyor. Konfor konusunda başarılı olan direksiyonun geri bildirimleri daha iyi olabilirdi. Süspansiyon sistemi sert yapıda olsa da konforu gözetiyor. Bozuk zeminleri kabin içerisine fazla yansıtmıyor.

Sonuç olarak IONIQ, geniş yaşam ve yükleme alanı, ergonomik yapısı, makul hızlanma verileri, zengin donanım ve makul fiyatıyla yakıt ekonomisi potansiyeli yüksek bir otomobil için iyi bir paket sunuyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Hibrit, sıralı, atmosferik, önde, enlemesine benzinli+senkronize elektrik motoru
Yakıt	Benzin+elektrik
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1580 cc
Toplam sistem gücü	141 HP/104 kW
Maksimum güç elektrikli	43,5 HP/32 kW
Maksimum güç benzinli	77 kW/105 HP 5700 d/d
Toplam sistem torku	265 Nm
Maksimum tork elektrikli	170 Nm
Maksimum tork benzinli	147 Nm 4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,1
Maksimum hız	185
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1445 kg
Bagaj hacmi	443-1505 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde MacPherson süspansiyon sistemi, arkada çok noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi, ön ve arkada gazlı amortisörler.
Dönüş çapı	10,8 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	225/45 R17
Lastik	Michelin Primacy 3

Donanım

ABS, ESC, HAC, TPMS, ön, yan, perde ve sürücü diz havayastıkları, anahtarsız giriş ve çalıştırma, 8 inçlik dokunmatik multimedya sistemi ekranı, Infinity ses sistemi, akıllı telefon kablosuz şarj, geri görüş kamerası, açılır cam tavan, 17 inçlik hafif alaşımlı jantlar.

Rakipler

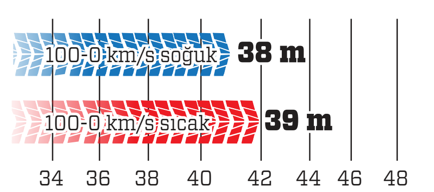
Toyota Prius Sınıfının en popüler modeli Prius, 1,8 litrelik benzinli+elektrik motorlu sistem ile 44.900 Euro'dan başlayan fiyatlarla satılıyor.

Kia Niro Hyundai IONIQ'in kuzeni sayılabilecek, tasarım olarak daha farklı bir yapıda olan Kia Niro, 124.500 TL ve 147.500 TL'lik fiyatlarla satılıyor.

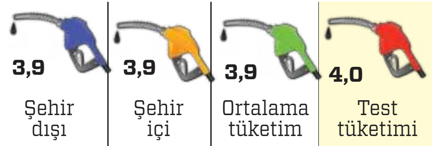
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	3,8 sn
0-80 km/s	7,8 sn
0-100 km/s	11,5 sn
0-120 km /s	16,7 sn
0-130 km/s	19,0 sn
0- 400 m	17,9 sn
Esnekik	
60- 100 km/s (D'de)	6.4 sn
80- 120 km/s (D'de)	8.2 sn

Fren mesafesi

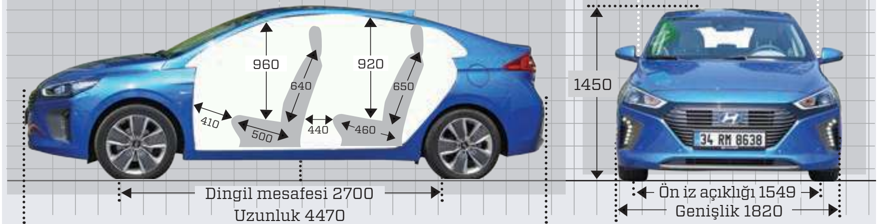


Gürültü	
Rölantide	35 dB(A)
50 km/s (D'de)	61 dB(A)
100 km/s (D'de)	68 dB(A)
120 km/s (D'de)	72 dB(A)
Yakıt tüketimi	
Emisyon CO_2	92 g/km
Depo kapasitesi (lt)	45
Menzil (km-test tüketimine göre)	1125



BAKIM	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.131 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	3/5/5
Baz fiyat	123.900 TL
Test aracı fiyatı	149.900 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN

✓ Malzeme ve işçilik kalitesi, geniş ve kullanışlı bagaj, aydınlık yaşam alanı.

X Ön konsolda farklı yapıdaki malzemeler gözü yoruyor, yüksek bagaj kapağı.

DONANIM VE GÜVENLİK

✓ Ses sistemi, multimedya sistemi, ısıtma/soğutmalı koltuklar, kablosuz şarj.

X Park freninin ayak ile yönetiliyor olması alışkanlık gerektiriyor.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

✓ Sistemin hızlı ve sessiz çalışması, yakıt tüketiminde çok ekonomik verilere ulaşılabiliyor.

X Kullanım tarzı ayarlanmaz ise dizel motorlu bir otomobilden farkı kalmıyor.

FİYAT

✓ Hibrit sistemli bir kompakt sınıf otomobil için makul fiyata sahip.

X Benzer fiyatlı dizel/otomatik otomobillerin değerini daha fazla koruyor olması hibrit için dezavantaj.

STING

Fortress around your heart
1985

Lazarus heart
1987

Shape of my heart
1993

Tecrübe önemlidir.
1993'ten beri.



BİRAZ GÜÇ MÜ LAZIM?

Peugeot'nun kompakt SUV'lar arasına kazandırdığı modern seçenek 3008'in ilk testi ekonomi odaklı dizeldi. Güç ihtiyacı duyanlar için 1.6 THP 165 HP seçeneği karşımızda.



Sınıfının en cesur çizgilerine sahip modellerinden biri olan 3008'in ilk test konuğu olan 1,6 litrelik dizel versiyonunun ekonomik yönünü keşfetmiştik. Şimdi de karşımızda 3008'in dinamik yönü var!

Önce 3008'de neler sunulduğuna bakalım. 3008'in fiyat listesi, 1,2 litre turbo benzinli motor ve manuel şanzıman ikilisiyle 113.700 TL'den başlıyor. Otomatik şanzıman farkı 9.200 TL. Dizel motor seçeneği olan 1.6 BlueHDi 120 HP de manuel şanzıman ile 142.400 TL'den satılıyor. Otomatik şanzıman farkı 4.400 TL. Listedeki en güçlü motor ise 165 HP'lik 1.6 THP. Standart olarak otomatik şanzıman ve GT-Line donanımıyla sunulan turbo benzinli motor fiyat listesinde 169.000 TL ile yer alıyor.

Fütüristik kokpite yerleştiğimizde içimize dolan enerjiyi otomobilde de hissetmek umu-



GT-Line donanımına özel koltuklar ergonomik.



İç mekanda malzeme ve işçilik kalitesi sınıfının zirvesinde.





Dar arka cam geri görüş açılarını kısıtlıyor.


Anahtar cebinizdeyse arka tampon altına yaptığınız tekme hareketiyle bagaj kapağı açılıyor.


6 ileri vitesli otomatik şanzıman motor ile uyumlu. Vites kolundan manuel değişim gerçekleşmiyor.

duyla start düğmesine basıyoruz. 1,6 litrelik turbo benzinli motor sessiz ve sarsıntısız şekilde uyanıyor. Bu küçük direksiyon simidinin ergonomisini seviyorum. Direksiyon sistemi yönlendirmelere net cevap veriyor. Geri bildirimleri yeterli. Süspansiyon sistemi serte yakın ayarlarıyla yüksek karoserin aşırı sallanmasını önlüyor. Virajlarda ve ağırlık transferlerinde adeta kompakt hatchback gibi hissettiriyor.

Yola çıktığımızda gaz pedalının hassas yapısının sürüş keyfini arttırdığını görüyoruz. 1400 d/d'de ulaşılan 240 Nm'lik maksimum torkun etkisiyle alt devirlerden itibaren canlı olan motor dinamik sürüş isteklerine de cevap verebilecek kadar açık. Şehir içindeki dur-kalklarda sinirli bir yapıda değil, akıcı şekilde ilerlemeyi sağlıyor. 1.6 THP, ihtiyaç olduğu durumlarda gücü gecikmesiz şekilde sunuyor. Araç sollamalarında gerek duyulan ani hızlanmalarda otomatik şanzımanın motor ile uyumlu yapısı sürücünün isteğini hızla yerine getiriyor. 6 ileri vitesli EAT6 geleneksel tork konvertörlü şanzımanlar arasındaki iyi örneklerden biri. Vites geçiş zamanlaması iyi olan şanzımanın vites değiştirme hızı da sorunsuz. Sarsıntısız çalışma karakteri de konforu arttırıyor. İlk test aracımız ola 120 HP'lik dizel motor ile aradaki hızlanma hissi ve verileri oldukça farklı. Hızlanma performansına önem verenler için doğru 3008, 1.6 THP olacaktır. Bu durumda yakıt tüketimi sorusu akıllara geliyor. Bu ikilinin uyumu da yakıt tüketiminin makul seviyede kalmasına yardımcı oluyor. Fabrika verilerine göre 5,7 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimine göre yüksek olan 6,9 lt/100 km'lik test tüketimi için makul yorumu yapabiliriz.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	1598
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1598 cc
Maksimum güç	121 kW/165 HP 6000 d/d
Maksimum tork	240 Nm 1400 d/d
0-100 km/s hızlanma	8,9 sn
Maksimum hız	206 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,8 sn
0-80 km/s	5,9 sn
0-100 km/s	9,8 sn
0-120 km/s	16,2 sn
0-130 km/s	19,0 sn
0- 400 m	16,5 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	5,4 sn
80- 120 km/s (D'de)	7,2 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	37 m/38 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	6,9 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	5,7 lt/100 km
CO_2	129 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4447 mm / 1841 mm / 1624 mm
Dingil mesafesi	2675 mm
Depo kapasitesi	53 lt
Ağırlık	1300 kg
Test aracı lastik ölçüsü	205/55 R19
Bagaj hacmi	520/1482lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	169.000 TL
Test aracı fiyatı	177.828 TL
Değerlendirme	★★★★☆



SÜSLÜ KÜÇÜK

Toyota Yaris yeni bir nesil gibi hissettiren kapsamlı bir ikinci makyajla karşımızda. Yeni motoruyla ekonomik tüketim iddiası olan otomobil gençlerin kalbini kazanacak tasarımında da modern yenilikler sunuyor.

CVT tipindeki otomatik şanzıman vites kolu ya da direksiyon arkasındaki kulakçıklarla manuel olarak da kullanılabiliyor.

Çift renkli kaplamalar modern bir hava katarken kalite algısını da arttırıyor.

Yenilenen Toyota Yaris'in ikinci makyajı, kimi otomobil üreticilerinin yeni neslinde sunmadığı kadar kapsamlı değişiklikler içeriyor. Yaris'in 90 milyon Euro'luk yatırımla 900 parçalık bir değişimi kapsayan büyük makyaj operasyonun başında bir Türk, Serkan Karaman var.

Test aracımızda sunulan ve dikkat çeken çift renkli karoser yeni bir akım değil. Otomobildeki büyük yenilik sadece renk seçeneklerinde değil, ön tampon, panjur ve farlarda da kendini gösteriyor. Otomobilin yeni yüzü oldukça dinamik çizgiler içeriyor. Arkasına baktığımızda, önde olduğu gibi fark edilecek büyüklükte yenilikle karşılaşıyoruz. Makyaj öncesindeki tek parça, dikdörtgen stoplar gitmiş yerine iki parçalı stoplar gelmiş. Katamaran'dan esinlenildiği söylenen bu yeni tasarım öğeleri Yaris modern görünmesinin yanı sıra olduğundan büyükmüş gibi algılanmasını da sağlıyor.

Otomobilin içerisine geçtiğimizde dışarıdaki kadar çarpıcı olmasa da kabinde de yenilik esintisi fark ediliyor. Çift renkli konsol ve modernleştirilen multimedya sistemi bulunuyor. İç mekandaki modernleşmeye yönelik küçük dokunuşların yanı sıra sürüş esnasında daha sessiz bir yaşam alanı sunduğunu da fark ettik. Makyajda ses ve titreşimleri azaltmak adına çalışılmış olması olumlu sonuç vermiş.

Yaris'in sürüş özellikleri ise aynı kalmış. Şehir içi kullanımda yeteri kadar konfor ve güvenlik hissi sunan direksiyon ve süspansiyonlar hızlı dönüşler ve ani şerit değişimleri için ayarlanmamış. Yaris, sınıfında dinamizm iddiası sunup kalp atışlarını hızlandırmak yerine ortalama beklentileri karşılamasıyla daha çok mantığa hitap eden modellerden.



Yeni çift parçalı stoplar Yaris'in daha büyükmüş gibi algılanmasını sağlamış.



286 litrelik bagaj arka koltuk sırtlıkları yatırılarak genişletilebiliyor. Bagajın yükleme eşiği yüksek.



Atkinson çevrimiyle çalışan 1,5 litrelik yeni atmosferik motor makul hızlanma verileri ve ekonomik tüketimiyle göz dolduruyor.

Test aracımızın 1,5 litrelik motoru yeniliklerin en büyüklerinden. 1.5 Dual VVT-iE isimli dört silindirli, atmosferik motor 111 HP gücünde. Küçük sınıf standartları dikkate alındığında atmosferik olarak ulaşılan bu güç yeterli bir noktaya yerleşiyor. Daha az tüketim ve daha düşük emisyon için motor Atkinson çalışma prensibiyle çalışıyor.

Otomobilin hızlanma performansı şehir içinde oldukça yeterli. İlk kalkış anında biraz zayıf bir hızlanma tecrübesi yaşatsa da atmosferik motorların genel yapısı bu. Devir yükselince daha canlı bir hızlanma tecrübesi yaşatıyor. CVT tipindeki otomatik şanzıman türünün iyi örneklerinden biri. Sanal vites oranlarıyla manuel olarak da yönetilebilen şanzıman konforlu bir yapıyı destekliyor. En önemlisi 5,5 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi sağlamış olması. Bu da yeni motorun hedeflediğini başarmış olduğu anlamına geliyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, atmosferik, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1496 cc
Maksimum güç	82 kW/111 HP 6000 d/d
Maksimum tork	136 Nm 4400 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,2 sn
Maksimum hız	175 km/s
Şanzıman	CVT
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	4,4 sn
0-80 km/s	8,1 sn
0-100 km/s	11,7 sn
0-120 km/s	16,8 sn
0-130 km/s	20,1 sn
0- 400 m	18,5 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	6,2 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,6 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	38 m/39 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	5,5 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	4,8 lt/100 km
CO_2	108 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	3945 mm / 1695 mm / 1520 mm
Dingil mesafesi	2510 mm
Depo kapasitesi	42 lt
Ağırlık	1125 kg
Test aracı lastik ölçüsü	185/60 R15
Bagaj hacmi	286 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	72.300 TL
Test aracı fiyatı	94.000 TL
Değerlendirme	★★★☆☆



LENNY KRAVITZ

GRAMMY AWARD

Stand by my woman	Just be a woman	American woman
1991	*1993*	*2000*

Tecrübe önemlidir.
1993'ten beri.



SON NOKTA

VW'nin "halk" otomobileri haricinde premium sınıf müşterileri için de yatırımları sürüyor. Passat'ın üstüne konumlandırılan Arteon, markanın en prestijli seçeneklerinden biri.



Hareketli VW logosu geri görüş kamerasına da ev sahipliği yaparken altında kendinden emin bir biçimde model adı yer alıyor.


TR 34 ABY 430

Ön çamurluk ve kapılardaki krom detayın üzerinde donanım paketi imzası bulunuyor.





Elektrikli ayarlanabilir sürücü koltuğunun masaj ve hafıza fonksiyonları göz hizasında değil koltuk kenarlarında.



9,2 inçlik ekran navigasyon sistemiyle birlikte alınıyor. Ekranın konumu göz hizasının altında.



Direksiyonun sol arkasındaki alanda far ayarları bulunuyor. Yağışlı havalar için de ayarlar var.



Direksiyon üzerinden adaptif hız sabitleme sistemi yönetiliyor.

Volkswagen'nin daha önce de premium sedan müşterilerine hitap eden bir modeli vardı. 2002'de üretimi başlayan Phaeton'un ömrü uzun oldu ancak devamı gelmedi. Kısaca VW lüks sınıftan çekildi. Passat'ın alternatifi olarak daha sportif görünen, dört kapılı coupe olarak tanımlanan Passat CC üretildi. Makyajla birlikte sadece CC ismiyle üretilen otomobil hala fiyat listesinde yer alsa da geleceği şimdilik meçhul. Volkswagen'in en üstteki "sedan" otomobili olma görevi Arteon'a verildi. Arteon, ne tam olarak Phaeton gibi çok özel bir "makam" otomobilinin boşluğunu ne de CC gibi dört kapılı bir coupenin yerini doldurmak amacında değil. Pasat'ın üstünde, dinamik bir "sedan" olarak karşımızda. En çok merak edilen sorulardan biri Arteon ile CC'nin farkı. Çünkü her ne kadar Arteon tamamen yeni bir platformda üretiliyor olsa da tıpkı CC gibi dinamik görünen kaslı karoser çizgileri, sportif siluet, yatık A ve C sütunları, dar yan camları ve çerçevesiz kapı camlara sahip. Bu arada biz sedan tanımını kullansak da, model üreticisi tarafından "fastback" karoserli olarak tanımlanıyor.

Arteon'u keşfetmeye başlamadan önce CC ile olan durumu aydınlatmak adına motor seçenekleri ve fiyatlarına göz atalım. VW CC modeli 1.4 TSI ve 2.0 TDI motorlarıyla fiyat listesinde yer alıyor. 184 HP'lik 2.0 TDI DSG seçeneğinin fiyatı 212.093 TL olarak belirtiliyor. Arteon'da ise 2.0 TDI 150 HP 288.700 TL ve 2.0 TDI 240 HP 4Motion 320.900 TL.

Otomobilin 4862 mm'lik uzunluğu VW Passat ve CC modellerinden daha fazla. Hatta aynı platformdan üretilen Audi A5 Sportback ve Skoda Superb'ten de uzun. 1871 mm'lik genişliği de yukarıda saydığımız modellerden daha geniş olmasını sağlıyor. Dingil mesafesine baktığımızda 2837 mm ile bu modeller arasında Skoda Superb'in 2841 mm uzunluğundan hemen sonra yer alıyor. Arteon, A5 Sportback kadar sportif görünen, neredeyse Skoda Superb kadar cömert yaşam alanı sunan bir otomobil.

Arteon'un dışarıdaki gösterişinin kabin içerisinde daha sakin bir noktada kaldığını görüyoruz. Önce arka koltuklara oturduğu-

İç mekanın malzeme kalitesi başarılı seviyede. Dijital gösterge grubu rahat izleniyor.


Direksiyon arkasındaki vites kulakçıkları biraz küçük.



Multimedya ekranından araç ayarları net şekilde izlenip kontrol edilebiliyor.



Menüler arasında dokunmatik olarak ya da dokunmadan el hareketiyle geçilebiliyor.


USB ve AUX girişi daha fazla noktada bulunmalıydı.

muzda "makam" otomobili olarak kullanılabilecek bir diz mesafesiyle karşılaştık. Diz mesafesinin cömertliği baş mesafesinde yok. Baş mesafesi sportif tasarım sebebiyle tam limitlerde. Kısıtlı değil, ancak çok ferah olduğu da söylenemez. Omuz mesafesi yeteri kadar geniş. Arka ve arka yan camların dar olmasına rağmen uzun yapısı ve panoramik cam tavanın da etkisiyle kabin aydınlığı yeterli seviyede kalmış.

Arka koltuklar için "makam" otomobili benzetmemiz fonksiyonellik söz konusu olduğunda zayıf kalıyor. Bağımsız klima kumandalarının olmaması ve güç çıkışının da bir adet olması puan kaybettiriyor.

Ön koltuklara geçtiğimizde kalite algısı yükseliyor. İç mekandaki malzeme ve işçilik kalitesi başarılı. VW Passat ile aynı seviyeden bahsedebiliriz. Tasarım olarak da VW modellerinin genel çizgilerinin kullanılıyor olması "premium" algısı için bir dezavantaj. En azından Arteon'da biraz daha özgün bir konsol kullanılabilirdi.

Sürücü koltuğunda 1.740 TL'lik opsiyon fiyatıyla alınan "ergoComfort" donanımıyla masaj fonksiyonu ve hafızalı elektrikli ayarlar elde ediliyor. Bu koltuğun ergonomi ve konfor konusunda başarılı olduğunu söyleyebiliriz.

Uzun ve yüksek tasarlanan motor kaputunu sürücü koltuğundan görmek bir spor otomobil kullanılıyormuş hissi yaratıyor. Ön koltuklarda görüş açısı sorunu yaşanmıyor. Alçak sürüş pozisyonuna rağmen yola hakim olabiliyorsunuz. Park ve manevralarda büyük boyutlara rağmen sorun yaşamadık. Geri görüş kamerasının net görüntüsü de bu konuda faydalı.

Geri görüş kamerasının izlendiği 9,2 inçlik dokunmatik ekranın çözünürlüğü başarılı. 3.950 TL'ye Discover Pro Navigasyon sistemiyle birlikte opsiyonel olarak alınabilen multimedya sisteminde dokunmadan da sağdan sola ya da soldan sağa el hareketlerinizle menüler arasında geçiş yapabiliyorsunuz. Dokunma hassasiyeti başarılı olan sistemin düzenli menüsünde sayfaların geçiş hızı da iyi seviyede.

Vites konsolunda sürücü tarafında olan Start düğmesine basıp yola çıkıyoruz. Dizel motorun gürültüsü ilk çalıştırma anında ra-

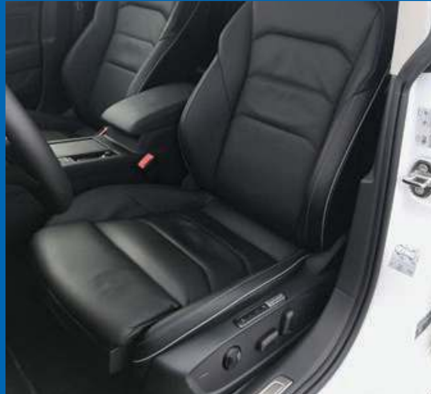




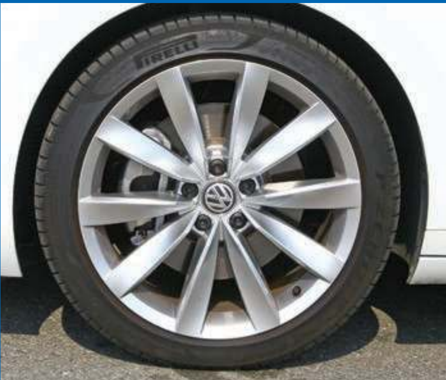
LED aydınlatmalı stoplarda sinyaller akışkan grafikle çalışıyor.



Elektrikli bagaj kapağı ardındaki yükleme alanı geniş yükleme ağzı sayesinde kolay kullanılıyor.



Opsiyonel olarak alınabilen ergonomik koltuklar uzun süreli kullanımlarda da konforu sürdürüyor.



19 inçlik hafif alaşımlı jantlar ve patlamaya karşı dayanıklı lastikler standart donanımda sunuluyor.



Arteon'nun kapıları tıpkı yerini aldığı VW CC gibi çerçevesiz. Arka camlar tam olarak açılamıyor.

hatsız edici seviyede değil. Yüksek hızlarda da kabinde fazla hissedilmeyen motor gürültüsü karşılığında rüzgar gürültüsü duyuluyor. Bunda çerçevesiz yan camlar etkili olmuş olabilir. Ses ölçüm testi verileri beklediğimizden biraz daha yüksek.

Dört silindirli dizel motor alt devirlerden itibaren çok canlı ve 240 HP ile 1828 kg'lik ağırlıkla baş etmekte zorlanmıyor. 4 tekerlekten çekişli olan test otomobilimizde konfor donanımları da otomobilin kilosunu arttırıyor. 1750 d/d'de ulaşılan 500 Nm'lik maksimum tork biraz yüksek devirde üretiliyor olsa da hızlanma performansı başarılı. Fabrika verisi olan 6,5 saniyelik 0-100 km/s test verisi elde etmemiz zor olmadı. 7 ileri vitesli, çift kavramalı DSG beklenildiği gibi hızlı ve zamanında vites geçişleri sağlıyor. 250 Nm'den daha yüksek torka dayanması için ıslak tipteki DSG, hızlanma, konfor ve tüketim dengesini başarılı şekilde kurulması için çalışıyor. Esneklik testinde de başarılı hızlanma verileri sağlayan Arteon yakıt tüketiminde de makul. 6,9 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi verisi elde ettik.

Kişiselleştirilebilir sürüş modu bulunan otomobilde, Eco, Comfort, Normal, Sport ve Individual seçenekleri sunuluyor. Bu seçenekler DCC, Direksiyon, Tahrik, ACC, Dinamik viraj farı, Klima sistemi ve Motor sesi başlıklarına müdahale ediyor. Sadece Sport seçene-



2,0 litre 240 HP'lik çift turbo dizel motor 2 tona yakın olan Arteon'un spor otomobil gibi hızlanmasını sağlıyor.



Driving Mode (Sürüş Modu), vites konsolundaki düğme ile rahat şekilde kullanılabiliyor. Multimedya ekranından da detayları görüyebiliyor.



ğinde motor sesi kabin içerisine doluyor. Bu da hoparlörlerden kabine yapay olarak motor sesi yansıtıp sportifliği daha fazla hissetmek için yapılan bir sistem.

Otomobilin sürüş dinamikleri de motoru kadar canlı. Direksiyon sistemi çok net. İsteklere harfiyen uyuyor. Geri bildirimleri de başarılı. Süspansiyon sistemi adeta amortisör ve yay arasında hiç boşluk yokmuşçasına "sıkı" hissettiriyor. Sert dönüşlerde, ani ağırlık transferi ve şerit değişimlerinde karoser dengesini kaybetmiyor. Süspansiyonun bu "sıkı" yapısı konfordan ödün vermesine yol açmamış. Sessiz çalışma yapısının yanı sıra darbeleri emişi de başarılı.

Genel olarak değerlendirmemizde Arteon'un sokaklarda çok ilgi gören bir tasarımı olduğunu söylemeliyiz. İç mekan o kadar heyecan uyandırmasa da malzeme ve işçilik kalitesiyle başarılı. Konfor ve elektronik güvenlik donanımlarıyla da tatminkar. 2,0 lt 240 HP'lik dizel motor hem ekonomi hem de performans konusunda başarılı. Sürüş dinamikleri de konfor ve güvenliğin yanı sıra dinamizm de sağlıyor. Bu noktada asıl soru işareti Arteon'un premium sınıf gibi görünmesi ve fazlasıyla zengin donanım karşılığında istenilen premium sınıf fiyatının karşılanmasının mantıklı olup olmadığı.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, çift turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1968 cc
Maksimum güç	176 kW/240 HP 4000 d/d
Maksimum tork	500 Nm 1750-2500 d/d
0-100 km/s hızlanma	6,5 sn
Maksimum hız	245 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Boş ağırlık	1828 kg
Bagaj hacmi	563 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Çok noktadan bağlantılı ön ve arka süspansiyon sistemi, viraj denge çubuğu, ön ve arkada helezon yaylar.
Dönüş çapı	11,9 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	245/40 R19
Lastik	Pirelli P Zero

Donanım

ABS, EBD, MSR, ASR, ESP, XDS, ikincil çarpışma freni, Auto Hold, ön, yan ve perde havayastıkları, 8 inçlik ekranlı multimedya sistemi, anahtarsız çalıştırma, elektrikli bagaj kapağı,ısıtmalı ön koltuklar, adaptif şasi kontrolü DCC, sürüş profili seçimi, dinamik arka sinyaller, LED farlar, LED gündüz farları, LED stoplar, patlamaya karşı direnci arttırılmış lastikler, 19 inçlik hafif alaşımlı jantlar.

Rakipler



Audi A5 Sportback
Aynı platformdan yükselen, 190 HP'lik Audi A5 Sportback 2.0 TDI quattro'nun başlangıç fiyatı 323.545 TL olarak belirlenmiş.

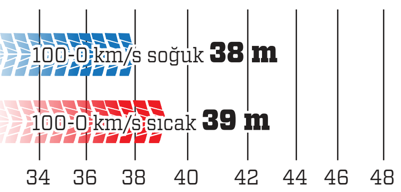


BMW 4 Serisi Gran Coupe
Arteon gibi dört tekerlekten çekişli olan 420d 190 HP xDrive Gran Coupe, 312.200 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor.

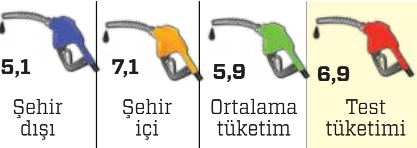
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	2,0 sn
0-80 km/s	4,2 sn
0-100 km/s	6,5 sn
0-120 km /s	8,8 sn
0-130 km/s	10,3 sn
0- 400 m	14,5 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	4,0 sn
80- 120 km/s (D'de)	4,5 sn

Fren mesafesi

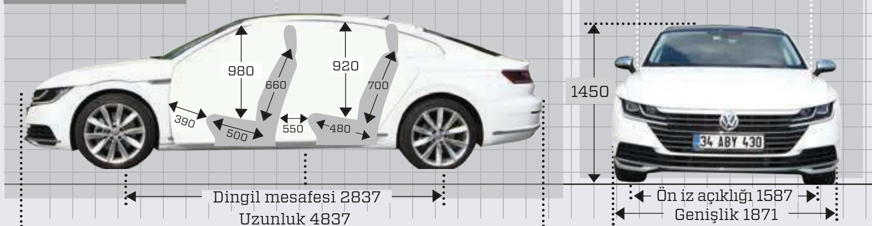


Gürültü	
Rölantide	55 dB(A)
50 km/s (D'de)	60 dB(A)
100 km/s (D'de)	68 dB(A)
120 km/s (D'de)	79 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	152 g/km
Depo kapasitesi	66 lt
Menzil (test tüketimine göre)	956 km



BAKIM	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.960 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/3/12
Baz fiyat	320.900 TL
Test aracı fiyatı	345.896 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Arka koltuklardaki diz mesafesi, karoserin dinamik tasarımı kolay eskimeyecek gibi.
✗ Dışarıdaki sıra dışı hava kabin içerisinde sıradanlığa dönüşüyor.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Elektronik sürüş güvenliği yardımcıları neredeyse eksiksiz.
✗ Arka koltuktakiler için daha fazla özellik olmalıydı.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Motor, yakıt ekonomisi ve hızlanma konularında başarılı, sürüş dinamikleri.
✗ Yüksek hızlarda kabine rüzgar ve yol gürültüsü yansıyor.

FİYAT
✓ 240 HP'lik motorla Elegance ve R-Line donanımları arasında fiyat farkı yok.
✗ 320.900 TL'lik başlangıç fiyatı karşısında premium sınıfta fazlaca alternatifi var.

İMAJ DEĞİŞİMİ

Nissan X-Trail makyajlanarak yeni bir yüze büründü. Daha güçlü ve modern görünen otomobilin içerisinde de makyajın etkileri kalite algısını etkiliyor. 1,6 litrelik dizel motor ve otomatik şanzıman ikilisiyle karşımıza çıkan otomobilin neler sunduğunu öğrenmeye başlıyoruz.

Nissan X-Trail'in tazelenme zamanı gelmişti. Otomobilde daha kaslı bir ön panjur kullanılmış. Krom kaplı panjur otomobilin şıklığını arttırıyor. Yeni far ve LED gündüz aydınlatmaları da panjurun çizgilerine uygun tasarlanmış. Platinum donanımında standart olarak gelen Tam LED adaptif far sistemi de yeni. Test aracımızda olan bu sistemin başarılı bir aydınlatma sağladığını söyleyebiliriz.

İri hava girişiyle ön panjurla bir bütünmüş gibi tasarlanan ön tampon da fark yaratan yeniliklerden. Tampon köşelerinde yer bulan yeni sis farları da tüm donanımlarda standart. Arkaya geçtiğimizde stopların değiştiğini görüyoruz. Makyaj öncesinde şeffaf çerçeveli olan stoplar koyu zemine bürünüp daha olgun bir izlenim yaratmış.

Makyaj etkisi X-Trail'in içerisine geçilir geçilmez fark ediliyor. Yeni direksiyon simidinin çok şık ve makyaj öncesine göre daha kaliteli olduğu hissi doğuyor. Altı düzleştirilen direksiyon simidi sürücünün dizleri için daha fazla alan ortaya çıkartıyor. El ile uyumu başarılı. Üzerindeki kontrol düğmeleri de yenilenerek daha ergonomik olması sağlanmış.

Makyajla gelen yeni Bose ses sistemi oldukça kaliteli ses çıkışı sağlıyor. X-Trail elektronik donanımları arasındaki şerit takip, kör nokta uyarısı, yorgunluk algılama, çevre




Makyajla birlikte direksiyon, vites kolu ve konsol kaplamaları yenilendi.


Bagaj zemini altında da yükleme alanları var.


Deri kaplı koltukların ergonomisi başarılı.

görüş ve eğim desteği sistemleriyle güvenlik konusunda da tatminkar bir paket sunuyor.

Konsolda kullanılan deri görünümlü kaplama da makyaj sonrasını yeniliklerinden bir diğeri. Koltuk döşemeleriyle uyumlu olan bu kaplamanın X-Trail'in kabininde kalite algısını arttırdığı bir gerçek. Piyano siyahı kaplamalar ve yumuşak plastik malzemeler ile de konsolun kalite algısı yüksek tutulmuş.

Otomobil, makyaj öncesinde 7 koltuklu olarak satılırken artık 5 koltuklu olarak da alınabilecek. 5 koltuk ile 565 litre, 7 koltuk ile 445 litrelik bagaj hacmi sunuyor. 5 kişilik yaşam alanı sunan test aracımızın geniş bagajı, geniş ve aydınlık kabiniyle sınıfının cömert modellerinden olduğunu söyleyebiliriz.

Test aracımızdaki 1.6 dCi turbo dizel motoru tanıyoruz. Yakıt ekonomisiyle makyaj öncesinde de X-Trail'de beğenimizi kazanan motorun X-Tronic isimli CVT şanzıman ile uyumu başarılı. Makul hızlanma verileri karşılığında yakıt ekonomisi konusunda çok tatmin edici sonuçlar sunuyor. CVT tipindeki şanzımanın ise türünün en iyi örneklerinden olduğunu, motor ile çok uyumlu çalıştığını bir kez daha hatırlatalım.

Sürüş dinamiklerinde yerden bu kadar yüksek olan otomobilin makul derecede karoser salınımlarını kontrol edebilmesi güvenlik hissini arttırıyor. Net ve kolay yönlendirilebilen direksiyon sistemi konforlu bir yapıda. Süspansiyon sisteminin serte yakın ayarları bozuk zeminlerde biraz sarsıntıları yansıtsa da asfalt üzerinde yeterli konforu sağlıyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Deniz Doğan




Koyu renkli, LED aydınlatmalı stoplar yeni. Tamponların yenilenmesi otomobili 50 mm uzatmış.



1,6 litrelik turbo dizel motor 130 HP gücüyle performanstan çok yakıt ekonomisi iddiasında.


Bütün koltuklar için iki kademeli ısıtma fonksiyonu sunuluyor.

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1598 cc
Maksimum güç	95 kW/130 HP 4000 d/d
Maksimum tork	320 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,4 sn
Maksimum hız	180 km/s
Şanzıman	CVT
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,8 sn
0-80 km/s	7,9 sn
0-100 km/s	11,7 sn
0-120 km/s	17,0 sn
0-130 km/s	20,5 sn
0- 400 m	18,0 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	6,6 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,8 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	38 m/39 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	6,3 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	5,1 lt/100 km
CO_2	135 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4690 mm / 1820 mm / 1710 mm
Dingil mesafesi	2705 mm
Depo kapasitesi	60 lt
Ağırlık	1640 kg
Test aracı lastik ölçüsü	225/55 R19
Bagaj hacmi	565 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	182.385 TL
Test aracı fiyatı	191.765 TL
Değerlendirme	

EKONOMİK OTOMATİKLER



55.800 TL

HYUNDAI i10

Küçük boyutları ve pratikliğiyle şehir kullanımında keyifli bir model olan i10'un 1.0 D-CVVT Jump seçeneğinde 3 silindirli 66 HP gücünde 1,0 lt'lik motor görev yapıyor. 4 ileri vitesli tork konvertörlü otomatik şanzımanıyla150 km/s maksimum hıza ulaşan i10'un ortalama yakıt tüketimi 5,8 lt/100 km. Türkiye'de üretilen i10'un 252 litrelik bagaj hacmi, arka koltuklar katlandığında 1046 litre oluyor.

57.077 TL

NISSAN MICRA

CVT şanzımanlı Nissan Micra 1.2 Street'te 80 HP'lik 3 silindirli benzinli motor görev yapıyor. Aracın ortalama yakıt tüketimi 5,4 lt/100 km, maksimum hızı ise 161 km/s. Bagaj hacmi 265 ile 945 litre arasında.





59.000 TL

DACIA SANDERO

Sandero'nun Stepway Turbo Easy-R seçeneği, 5 ileri vitesli otomatikleştirilmiş manuel şanzımanıyla 5,1 lt/100 km ortalama yakıt tüketimine sahip. Araç 90 HP'lik 3 silindirli benzinli motoruyla 168 km/s'ye ulaşıyor. 320 litrelik bagajı 1200 litreye kadar genişletmek mümkün.



62.900 TL

FIAT PANDA

Panda'nın Lounge S1 0.9 Twinair Dualogic seçeneği 4,1 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimiyle sınıfının en iddialı modelleri arasında yer alıyor. Bu araçta görev yapan 0,9 lt'lik 2 silindirli turbo motor 85 HP güç üretiyor. 177 km/s maksimum hıza ulaşan aracın bagaj hacmi 225 ile bulunurken yokuş kalkış desteği de yer alıyor.

Büyük şehirlerin yoğun trafiğinde araç kullanmak bazen çok yorucu olabiliyor. Bu konuda iyi bir alternatif olan otomatik şanzımanlı otomobiller, her geçen gün daha da ön plana çıkıyor. Türkiye'de satılan benzinli motora ve otomatik şanzımana sahip en uygun fiyatlı 10 modeli listeledik.

Yazı: Baturhan Boyacılar



OPEL CORSA

Küçük sınıfın en çok seçenek sunan modellerinden biri olan Opel Corsa'nın 1.4 A/T Essentia modelinde görev yapan 1,4 lt'lik benzinli motor 90 HP üretirken, 6 ileri vitesli otomatik şanzımanlı Corsa 1.4'ün maksimum hızı 170 km/s ve ortalama yakıt tüketimi ise 6,0 lt/100 km. Aracın bagaj hacmi 285 ile1120 litre arasında değişiyor.



HYUNDAI i20

Özellikleriyle küçük sınıfın en olgun modellerinden biri olan i20'nin 1.4 MPI Jump seçeneğinde görev yapan benzinli motor, 100 HP üretiyor. 4 ileri vitesli otomatik şanzımana sahip bu araç 170 km/s maksimum hıza ulaşırken ortalama yakıt tüketimi ise 6,4 lt/100 km. Bagaj hacmi 301 ile 1011 litre arasında değişiyor.

65.300 TL

PEUGEOT 208

Küçük sınıfın en şık tasarıma sahip modellerinden biri olan 208 HB'nin otomatik şanzımanlı 1.2 ETG5 PureTech seçeneğinde 3 silindirli 82 HP'lik benzinli motor ve 5 ileri vitesli otomatikleştirilmiş manuel şanzıman görev yapıyor. Maksimum hız 178 km/s, ortalama yakıt tüketimi ise 4,2 lt/100 km. Yokuş kalkış desteğinin standart olduğu modelin bagaj hacmi 285 ile1076 litre arasnda değişiyor.



65.400 TL

SKODA FABIA

Fabia'da 7 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzıman görev yapıyor. Ambition donanım paketinde 5 inçlik dokunmatik multimedya ekranı, yokuş kalkış desteği gibi özellikler yer alıyor. Araçta görev yapan 1,0 lt'lik motor 110 HP güç üretiyor. Ortalama yakıt tüketimi 4,7 lt/100 km olan Fabia 1.0 TSI DSG, 196 km/s maksimum hıza ulaşıyor. Bagaj hacmi 305 ile 1125 litre arasında değişiyor.



KIA RIO HB

65.600 TL

Kia Rio, tamamen yenilenerek dördüncü neslinde daha dinamik bir görünüm sunuyor. Rio'nun 4 ileri vitesli otomatik şanzımanlı 1.4 lt Comfort seçeneği, donanım özellikleri ve konforuyla da iddialı.Araçta görev yapan 4 silindirli motor 100 HP üretiyor.166 km/s'ye ulaşan ve 6,3 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimi sunan Rio HB'nin 325 ile 980 litre arasında değişen bagaj hacmi var.



KIA PICANTO

Yeni nesille birlikte daha dinamik bir görünüm sunan Kia Picanto'da sadece Comfort donanım paketi yer alıyor. Bu araçta görev yapan 1,25 lt'lik motor 85 HP güç üretiyor. 4 ileri vitesli otomatik şanzımana sahip olan Picanto'da yan ve perde havayastıkları, manuel klima gibi özellikler var. Maksimum hızı 161 km/s olan aracın ortalama yakıt tüketimi 5,4 lt/100 km. Bagaj hacmi 255 ile 1010 litre arasında değişiyor.

66.400 TL



*: Listede bulunan otomobillerin fiyatları 23 Agustos 2017 tarihinde alınmıştır.



DAHA FAZLA SUV

GLA makyaj sonrasında yeni off road süspansiyon sistemi ve yeni yüzüyle daha fazla SUV hissi taşıyor.

Mercedes GLA, 2013 yılında satılmaya başlandı. Makyaj zamanı gelen otomobilin ana hatları değiştirilmeden küçük güncellemeler yapıldı. Dış çerçevesi korunan farlarda yeni LED gündüz farlarına yer verilmiş. Ön panjur içerisindeki yeni kanallar ile daha agresif bir görünüm elde edilirken yeni tamponda da bu algı desteklenmiş. Otomobilin arka tampon altındaki krom kaplama, gümüş, mat gümüş ve parlak siyah renk seçeneklerine sahip. Stoplar, fiber optik aydınlatmalar, LED fren ve sis aydınlatmalarıyla güncellenmiş. Makyajla birlikte renk ve jant seçenekleri de zenginleştirilmiş.

Otomobilin içerisine geçtiğimizde makyajın etkisinin çok az olduğunu görüyoruz. Direksiyon simidinin hatları korunurken, göbeğindeki tasarımda ve üzerindeki düğmelerde küçük değişiklikler yapıldığını görüyoruz. Yeni 8 inçlik multimedya ekranıyla makyajlı A Serisi'nde karşılaşmıştık. Daha iyi takip edilebilen sistemin çözünürlüğü oldukça başarılı. Navigasyon sistemi ve mobil telefon bağlantıları yeterli düzeyde. Ancak menü sayfaları arasında dolaşmak, alt menülerin yerleşimi gibi konularda rakiplerinin gerisinde.

Makyajla birlikte otomobilin etrafını 360 derece görmeyi sağlayan kamera sistemi de eklendi. Bu donanım sayesinde yeni ekrandan park ve manevralarda çevreye hakim olmak daha kolay hale gelmiş.İşçilik kalitesi premium standartlarında.

Otomobilin ön koltukları uzun boylular için de yeterli yaşam alanı sunarken arka koltuklar kompakt SUV standartlarına göre basık ve dar hissettiriyor. 421 litrelik bagaj sınıf standartlarını karşılamaya yetiyor. Makyaj sonrasında eklenen donanımla bagaj kapağını temassız olarak, ayak hareketiyle de otomatik açmak mümkün.

Otomobil hala sınıfının en dinamik sürüş karakterine sahip modellerinden biri. Sürüş özellikleriyle SUV gibi değil, kompakt hatchback gibi hissettiriyor. Bunda fazla yukarıda olmayan ağırlık merkezinin ve serte yakın ayarlara sahip süspansiyon sisteminin etkisi var.



Makyajın etkisi arka tasarımda sadece tampon altındaki renk değişikliğiyle hissediliyor.





Makyaj sonrasında konsol tasarımı korunmuş. Direksiyon üzerindeki ve orta konsoldaki düğmelerde küçük değişiklikler var. Multimedya ekranı artık daha büyük.



Sürüş kişiselleştirme sistemindeki tercih multimedya ekranından takip edilebiliyor.



Çift kavramalı otomatik şanzıman direksiyon arkasındaki kulakçıklarla da manuel olarak yönetilebiliyor.

Makyajla birlikte gelen off road konfor süspansiyonu sayesinde karoser yerden 30 mm yükseltilmiş. Aynı zamanda bu süspansiyon sistemiyle direksiyon ayarları da standart versiyonlardan farklı.

Test aracımızda bulunan 1,6 litrelik turbo benzinli motor hızlanma performansı ve makul tüketim değerleri sunmasıyla GLA'ya değer katan bir ünite. 6,7 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi makul. 9,4 saniyelik 0-100 km/s test verisi de hızlanmada çok atak olmasa da yeterli dinamizmi sağlıyor. 1250 d/d ile 4000 d/d arasında 250 Nm'lik maksimum torkun üretilmesi de GLA alt devirlerden itibaren canlı yapıda olmasını sağlıyor.



156 HP'lik turbo benzinli motor GLA'nın dinamik beklentileri karşılayan hızlanma verileri sunmasını sağlıyor.

Bu konuda 7 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzımanın da etkisi var. Sarsıntısız ve pürüzsüz vites geçişleri sağlayan 7G-DCT, ani hızlanma isteklerinde vites geçişlerini hissettiriyor. Bu durum sportiflik beklentisinde olanları memnun edecek bir tablo oluşturuyor. Manuel olarak kullanılmak istenirse direksiyon arkasındaki kulakçıklara verilen emirlerin hızla iletilmesi de sürüş keyfini arttırıyor. Orta konsoldaki Drive Select düğmesiyle sürüş modaları arasında geçiş yapıp şanzıman ve motor tepkileri kişiselleştirilebiliyor.

Sonuç olarak Mercedes GLA'nın makyajı küçük güncellemelerle otomobilin çekiciliği arttırıp donanım eksikliklerinin giderilmesi yönünde bir adım olarak görülebilir.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1595 cc
Maksimum güç	115 kW/156 HP 5300 d/d
Maksimum tork	250 Nm 1250-4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	8,8 sn
Maksimum hız	215 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,5 sn
0-80 km/s	6,5 sn
0-100 km/s	9,4 sn
0-120 km/s	13,4 sn
0-130 km/s	16,0 sn
0- 400 m	16,6 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	5,2 sn
80- 120 km/s (D'de)	6,9 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	38 m/39 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	6,7 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	5,8 lt/100 km
CO_2	134 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4417 mm / 1804 mm / 1494 mm
Dingil mesafesi	2699 mm
Depo kapasitesi	50 lt
Ağırlık	1435 kg
Test aracı lastik ölçüsü	235/45 R19
Bagaj hacmi	421/1235 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	188.900 TL
Test aracı fiyatı	234.900 TL
Değerlendirme	★★★☆☆



BEKLENEN OYUNCU

Adını bir spor teriminden alan Fullback, savunmadaki son adam, atak için bekleyen bir savunma oyuncusu anlamını yükleniyor. Bakalım Fiat Fullback adı kadar sağlam mı?



Android 4.1.1'e sahip multimedya sisteminin ekranı 6,8 inç.

Fiat'ın pikap açığı, Mitsubishi ortaklığıyla giderildi. Sınıfının popüler modellerinden olan Mitsubishi L200 ile aynı platform, motor, şanzıman ve aktarmayı kullanılarak üretilen Fullback, nüanslar dışında aynı tasarıma sahip. Güçlü ve sportif görünen Fullback'in içerisine geçtiğimizde kokpitin de L200'in ikizi olduğunu görüyoruz. Bu Fiat için fazla riske girmeden oyuna hızlı giriş yapma avantajı sağlamış. Malzeme ve işçilik kalitesi başarılı. Ön ve arka koltuklarda genişlik ve minder yumuşaklığı konularında yolcuların konforu gözetilmiş.

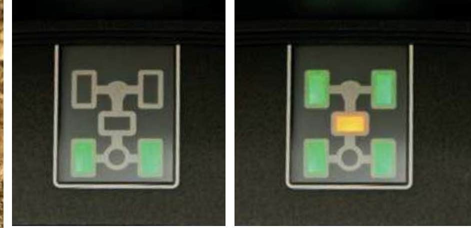
Motor kaputu altında da L200'den tanıdığımız 181 HP'lik 2,4 litre dizel yer alıyor. Gürültülü ve sarsıntılı yapısına L200 testinde de işaret etmiştik. Hızlanma isteklerine zamanında cevap veren dizel motor, 2500 d/d seviyesinde daha etkileyici bir hızlanma tecrübesi yaşatıyor. Hızlanma testi sonuçlarına göre 11,8 saniyede 0-100 km/s hızlanma sağlayan Fullback'in esneklik verilerinde de tatminkar sonuçlar görülüyor. 9,1 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi verisinin ise makul olduğunu söylemeliyiz.

Fiat Fullback'in önde hava kanallı diskleri arkada ise kampana tipi fren sistemi bulunuyor. Fren testindeki 43 metrelik test sonucu sınıfının en iyisi olmasa da ortalamaya yakın. Önde çift bağımsız salıncak ve helezon yaylar kullanılan süspansiyon sisteminde arkada yaprak yaylar kullanılmış. Aracın yükleme alanı boş olduğunda bozuk zeminlerde arka tarafın daha gergin bir yapıda olduğu ve zıpladığı fark ediliyor. Normal yol koşullarında ise bu tip bir durum yaşanmıyor. Yol tutuş ve konfor konularında pikapların oldukça ilerlediğini söylemeliyiz.



Fiat Fullback'in zeminden yüksekliği 205 mm, yaklaşma açısı 30 derece, uzaklaşma açısı 22 derece, karın açısı ise 24 derece. Çekiş sisteminde normal sürüşler için 2H, 100 km/s hıza kadar kullanılabiliyor. Kaygan zeminler için tercih edilmesi önerilen, torku arka tekerleklere de dağıtan 4H, kar, kum ve çamur için torku ön ve arkada eşit dağıtan 4HLC, aşırı offroad koşulları için dişli oranını düşüren 4LLC seçenekleri bulunuyor.







Anahtarsız motor çalıştırma düğmesi direksiyonun solunda. Şerit takip yardımcısı önemli bir donanım.



Fullback'in 2,4 litre 181 HP'lik dizel motoru Mitsubishi L200 ile aynı.



Yükleme eşiği 850 mm olan kargo alanı 1520 mm uzunluk ve 1470 mm genişliğe sahip.

Fiat Fullback'te de yumuşak ayarlara sahip bir süspansiyon sistemi kullanılmış. Yüksek karosere ve yumuşak ayarlara rağmen karoser ağırlık transferlerinde aşırı derecede sallanmıyor. Virajlarda da güven veren süspansiyon sistemi Fullback'in dengeli bir sürüş sunmasını sağlıyor. Direksiyon sistemi de yumuşak yönlendirme yapısına sahip. 11,8 metrelik dönüş çapı da sınıfın iyi değerlerinden biri. Direksiyon netliği sınıfının standartlarında.

L200 ile aynı platform ve motora rağmen Fullback'in taşıma kapasitesi 40 kg daha fazla olarak belirtilmiş. 1000 kg olarak belirtilen değer, sınıfının en yükseği olan Navara'nın 1006 kg taşıma kapasitesinden sonra en yüksek olan.

Fiat Fullback, kendisinden beklenildiği gibi sınıfının en cazip fiyatına sahip. Test aracımızda olduğu gibi 2,4 litre dizel motor, otomatik şanzıman ve 4x4 aktarma ile Mitsubishi L200 120.711 TL'ye satılıyor. Sadece en üst donanım seviyesiyle gelen Nissan Navara 2.3 AT 4x4 Platinum 132.741 TL, tek donanımlı Mitsubishi Hilux 2.8 AT 4x4 142.500 TL'den satılıyor. VW Amarok 2.0 TDI 180 HP 4x4 130.280 TL'den, 3.0 TDI 224 HP ise 169.050 TL'den satılıyor. Ford Ranger 2.2 TDCi 160 HP AT 4x4 125.690 TL, 3.2 TDCi 200 HP 160.860 TL'den satılıyor. Isuzu D-Max 4x4 AT 142.623 TL'lik fiyata sahip.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	2442 cc
Maksimum güç	133 kW/181 HP 3500 d/d
Maksimum tork	430 Nm 2500 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,8 sn
Maksimum hız	177 km/s
Şanzıman	5 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	4,0 sn
0-80 km/s	8,0 sn
0-100 km/s	11,8 sn
0-120 km/s	16,9 sn
0-130 km/s	18,0 sn
0- 400 m	17,7 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	6,5 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,0 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	43 m/44 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	9,1 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	7,9 lt/100 km
CO_2	189 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	5285 mm / 1815 mm / 1780 mm
Dingil mesafesi	3000 mm
Depo kapasitesi	75 lt
Ağırlık	1875 kg
Test aracı lastik ölçüsü	245/65 R17
Taşıma kapasitesi	1000 kg
Fiyatlar	
Baz fiyat	113.900 TL
Test aracı fiyatı	123.150 TL
Değerlendirme	 ★★★★☆

SINIRLARI GENİŞLETİYOR

Seat Ateca 4Drive versiyonunda dört tekerlekten çekişli olarak da alınabiliyor. Daha iyi bir yol tutuş için çalışan sistem sayesinde farklı zeminlerde güvenli ilerleyebilmek mümkün.



Seat'ın crossover sınıfında şimdilik tek temsilcisi olan Ateca bulunuyor. Yakın zamanda fiyat listesine Ateca'nın küçük kardeşi Arona da eklenecek. Arona gelene kadar Ateca'nın farklı seçeneklerini test etmeye devam ediyoruz. İlk testimiz önden çekişli, 1.4 EcoTSI ACT DSG olanıydı. Tasarım ve donanımıyla detaylı bir inceleme yaptığımız Ateca'nın şimdi ise bu motor ve şanzıman ikilisiyle 4Drive'ı yani 4x4'ü keşfedeceğiz.

İlk testimizde de belirttiğimiz gibi 150 HP'lik motor hızlı hareket etmek istediğinizde biraz gecikmeli cevap verse de alt devirlerden itibaren canlı bir yapıda olduğunu hissettiriyor. Önden çekişli olanda 7 ileri vitesli DSG şanzıman kullanılırken, 4Drive'da 6 ileri vitesli DSG bulunuyor.

Önden çekişli Ateca ile 0-100 km/s testinde 8,9 saniyelik hızlanma test verisi elde etmiştik. Benzer motor ve şanzıman ikilisini kullanan Tiguan'dan daha hafif olması hızlanmada da atak olmasını sağlıyor. 4Drive ile 101 kg artan ağırlık sebebiyle bu veri 9,4 saniye olarak karşımıza çıksa da önden çekişli 1.4 TSI DSG 150 HP'lik Tiguan'ın test verisinden daha avantajlı. Sadece sürücü ile yapılan bu test ölçümü sonucunun, sunulan zengin donanım göz önünde bulundurulduğunda makul seviyede olduğunu söyleyebiliriz. Ortalama test yakıt tüketimi 7,2 lt/100 km olarak kayda geçti. 4Drive ile birlikte yakıt deposunun da 5 litre daha büyük olduğunu görüyoruz.

Ateca'nın test sayfalarına tekrar konu olmasını sağlayan 4Drive sistemi hava ve yol şartlarına göre torkun dört tekerlek arasındaki dağılımını ayarlıyor. Ateca'da daha önce gördüğümüz Normal, Eco, Sport, Kişisel sü-



Multimedya ekranından dijital spor göstergeler izlenebiliyor.





4Drive'ın arazi sürüş modları asfalt dışında hareket etmeyi kolaylaştırıyor.



150 HP gücündeki 1.4 TSI motoru pek çok Audi, VW, Skoda ve Seat modelinde görüyoruz.



4Drive sisteminin dairesel kumandası sürücünün rahat ulaşabileceği noktada yer alıyor.

rüş modu seçeneklerine ek olarak Off-Road ve Kar seçenekleri sunuluyor. Otomobil normal şartlarda önden çekişli olarak ilerliyor. Haldex kavrama kullanılan çekiş sitemi tutunma kaybı yaşayan tekerlekteki torku azaltıp daha fazla tutunan tekerleğe iletiyor.

Dört tekerlekten çekişle birlikte bağımsız arka süspansiyon sistemi sunan Ateca önden çekişli olandan 10 mm daha yüksek. Bu farklar bozuk zeminlerde kabin içerisinin daha sarsıntısız ve engebeleri aşmada daha avantajlı olmasını sağlıyor. Arazi koşullarında yol alırken karşılaştığımız eğim inişlerinde orta konsoldaki eğim iniş kontrol düğmesini de keşfettik. Dik bir eğimde fren kontrolünü sistem devralıp toprak ya da çimen gibi kaygan zeminlerde daha güvenli bir iniş yapmanızı sağlıyor.

Fiyat listesinde 145.000 TL'ye satılan Ateca 1.4 EcoTSI 4Drive'ın dört tekerlekten çekiş ile sunduğu fark için 10.000 TL'lik değer belirlenmiş. Sadece en üst donanım seviyesi olan Xcellence ile alınabilen 4Drive'ın sürüş güvenliği için önemli bir avantaj sağlaması sebebiyle fiyat farkı karşılanabilir. Ateca, yüksek sürüş pozisyonu, ferah kabini, geniş yaşam ve yükleme alanıyla kompakt crosover sınıfının beklentilerini fazlasıyla karşılıyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer



360 derece kamera sistemi arazide çok iş görüyor.

Önden çekişlide 7 ileri olan DSG, 4Drive ile 6 ileri versiyonuyla geliyor. Çift kavramalı otomatik şanzıman beklendiği gibi hızlı ve sarsıntısız.

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1395 cc
Maksimum güç	110 kW/150 HP 5000 d/d
Maksimum tork	250 Nm 1500-3500 d/d
0-100 km/s hızlanma	8,9 sn
Maksimum hız	189 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	2,9 sn
0-80 km/s	6,2 sn
0-100 km/s	9,4 sn
0-120 km/s	13,5 sn
0-130 km/s	16,2 sn
0- 400 m	16,7 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	6,0 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,0 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	39 m/40 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	7,2 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	6,3 lt/100 km
CO_2	144 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4363 mm / 1841 mm / 1625 mm
Dingil mesafesi	2638 mm
Depo kapasitesi	55 lt
Ağırlık	1401 kg
Test aracı lastik ölçüsü	215/50 R18
Bagaj hacmi	485 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	145.000 TL
Test aracı fiyatı	162.386 TL
Değerlendirme	

HER YOLA GE

Honda off road ve on road sürüş özelliklerini bir scooter bünyesinde toplayan yeni motosikleti X-ADV'yi 52.000TL fiyatla satışa sundu.

Hem şehir içinde her türlü ihtiyacı kolaylıkla karşılayacak özelliklere sahip, pratik ve kıvrak, hem de motor ve şasi tasarımıyla macera vaat etme özelliklerine sahip olan yeni X-ADV için motosiklet dünyasının SUV'u benzetmesi yapılıyor.

Dış görünümü Honda'nın Roma'daki Ar-Ge merkezinde şekillenen Honda X-ADV, İtalyan tasarımcı ve mühendislerin yarattığı bir motosiklet. Yeni X-ADV'nin Bodrum'da gerçekleştirilen Türkiye tanıtımında konuşan ve Türkiye'de asıl hedefleri olan 'sağlıklı bir motosiklet kültürü oluşturma' hedeflerine giden yolda yeni X-ADV'nin çok önemli bir kilometre taşı olduğuna dikkat çeken Honda Türkiye Başkanı Takuya Tsumura "Biliyorum ki motosiklet kullanıcılarına karşı genel geçer kanı yüzünden oluşan bazı önyargılar söz konusu. Ya da motosiklet kullanmaya başlayacak kişilerin zihninden en büyük engel tehlikeli olarak algılanması. Oysa ki motosiklet tehlikeli bir ulaşım aracı değil tam tersi akıllı bir ulaşım aracı seçimidir. Bu önyargıları değiştirebiliriz. Yeni modelimiz X-ADV, sadece yepyeni bir tasarım ve anlayışı temsil etmiyor. X-ADV aynı zamanda Honda'nın kullanıcılarından gelen geri dönüşlere nasıl kulak verdiğini ve bunu ürünlerine nasıl yansıttığını da kanıtlıyor" dedi.

Honda Türkiye Genel Müdür Yardımcısı Cem Özütok ise "Türkiye'de git gide yaygınlaşan motosiklet kullanımı ve büyük hacimli hobi motosikletlerinin kullanımı her ne kadar olumlu algı oluşturulmasına zemin hazırlasa da bu konuda gitmemiz gereken daha çok yol olduğunu yaptığımız araştırmalar maalesef ortaya koyuyor. En büyük etken ise motosikletin tehlikeli bir ulaşım aracı olduğunu düşünmek... Oysa bugün biz tam aksini iddia edeceğiz. Motosikletin akıllı bir seçim ve pratik/ekonomik bir ulaşım aracı olduğunu ve tehlikeli algısını kırmak için neler yaptığımızı ve yapmaya çalıştığımızı ortaya koyacağız." diye konuştu.

Kendine has sağlam gövdesi ve yükseltilmiş duruşuyla Honda X-ADV, araziye hazır bir tavır ve istek sergiliyor. Sert görünümlü olmasına karşın, sele altındaki 21 litrelik depolama kapasitesiyle de oldukça pratik bir motosiklet olduğunu da kanıtlıyor. X-ADV aynı zamanda 5 yollu ayarlanabilir ekran, konik alüminyum gidonlar, Africa Twin el koruyucular, Rally stili cihaz göstergesi ve orta sehpa ile donatılmış. Akıllı anahtar sistemi motosikletin gündelik kullanımda kolaylık sağlayan pratik fikirlerinden biri.

Blok desenli lastiklere sahip önde 17, arkada ise 15 inçlik telli jantları, önde ve arkada darbeleri sönümleyen uzun yol tipi amortisörleri sürüş konforu sağlarken, çift radyal monteli dört pistonlu kaliperler ve ABS kontrolü ise başarılı bir fren performansı vaat ediyor.

Motosiklette standart olarak sunulan, Honda'nın çift kavramalı şanzımanı (DCT) X-ADV uygulamasında, D modunda daha akıllı yanıtlar için daha düşük dişli oranları



LİR





seçiyor. 3 seviyeli S modunda ise, daha sportif bir sürüşe imkan veren vites oranları sunuyor. X-ADV'nin DCT'ye mükemmel bir şekilde uyum sağlayan 745 cc çift silindirli motoru, çok düşük devirlerden itibaren dikkat çekici bir hızlanma sağlayarak güçlü düşük ila orta aralıkta tork sunuyor.

X-ADV'nin ekranı hem şehir içinde hem de şehir dışında, daha fazla rüzgâr ve hava koruması sağlamak için düşük ila orta arası 5 konum aracılığıyla alete gerek kalmadan ayarlanabiliyor. Toplam yükseklik farkı, en yüksek ve en düşük noktalar arasında 11° eğim ile 136 mm.

X-ADV'nin 745cc, sıvı soğutmalı, SOHC, 8 supaplı, paralel çift silindirli motoru, düşük devirden orta devre kadar gerçek güç üretmek üzere tasarlanmış. DCT'nin daha düşük oranlarıyla birleştirilerek, hem sabit durumda hem de 30 km/s'te akıllı ve ani hızlanma sağlıyor. Maksimum gücü 6250 devirde 55 HP maksimum torku ise 4750 devirde 68 Nm.

Nispeten uzun strok yapısı ve özel olarak şekillendirilen yanma odaları, büyük miktarda tork üretmek için yüksek eylemsizlik kütlesi krank mili ile birleştirilmiş. İkili dengeleyiciler motoru iyileştirerek yüksek devir ataletinden kaynaklanan titreşimi etkisiz hale getirirken, 270° ateşleme sırasından elde edilen belirgin "çarpıntıyı" korumaya devam ediyor. Çap ve strok, 77 x 80 mm olarak ayarlanmış.

PGM-FI'nin (Programlı yakıt enjeksiyon sistemi) eksiksiz ve temiz bir yanma için gereken kesin yakıt/hava oranını ve ateşleme süresini optimize ettiği motor 36 mm'lik tek gaz kelebeği ile besleniyor. Honda'nın yerleştirildiği tüm motosikletlerde sürekli artan bir popülerlik kazanan DCT'si, X-ADV'de de standart olarak sunuluyor. Sistem, biri çalıştırma ve 1., 3. ve 5. vitesler için, diğeriyse 2., 4. ve 6. vitesler için çift kavramayla çalışıyor.Her debriyaj için diğerinin içine yerleştirilen ana mil bulunuyor ve her iki debriyaj da kendi elektrohidrolik devreleriyle bağımsız olarak kontrol edilebiliyor.

İki adet otomatik mod ve manuel vites değişimleri için MT modu da var. X-ADV'de, yoğun trafiğin keşmekeşiyle başa çıkarken hızlanabilmek için özel olarak, standart otomatik D modu diğer DCT'li motosikletlere kıyasla daha düşük oranlar seçiyor.

S modu (daha sportif bir sürüş için D modundan daha yüksek devirde vites yükseltip küçülten), sürücünün tercihine uyum göstermek için üç performans seviyesi sunuyor. Her seviye, X-ADV için git gide daha agresif yanıt vermek üzere programlanmış. Seçilen seviye saklanıp ve sonraki sürüşler için varsayılan S modu işlevi görüyor.

X-ADV, 450 mm genişliğinde dar bir arka sele ünitesiyle birleştirilen geniş sele altı depolama alanı sağlayan yeni bir boru biçimli çelik şasi kullanıyor. Eğim ve iz açıklığı, 1590 mm'lik iki tekerlek arası mesafe ile 27° ve 104 mm. 39°'lik gidon açısı (ve 2,8 mm'lik dönüş yarıçapı), X-ADV'nin sıkışık trafikte rahat manevra yapabilmesini sağlıyor. Ön kısımda 153,5 mm ve arka kısımda 150 mm olan uzun yol süspansiyonu, 162 mm yerden yükseklik ile eşleştirilmiş. Motosikletin ıslak ağırlığı 238 kg.

ÖNCÜ İSVEÇLİ

Volvo'nun ilk 5 kapılı kompakt hatchback modeli olan V40, tasarımından teknolojisine kadar uzun bir yelpazede hem İsveçli marka için hem de otomobil endüstrisi için ilkleri barındırıyor.

Yazı: Eray Özgür
Fotoğraflar: Ersan Sezer

IntelliSafe olarak adlandırılan güvenlik sisteminin kamera ve lazer tarayıcısı ön camda.







Halit Bolkan
Genel Yayın Yönetmeni

FORM VE FONKSİYON

Özel bir amaca hizmet eden otomobillerde farklı tasarım denemeleri yapılabilir ama aile otomobili olarak görev yapacak bir otomobilde bazı unsurların tasarıma feda edilmemesi gerekir diye düşünüyorum. Yatık ve kalın yapılı A sütunları nedeniyle hem çapraz görüşlerde önemli sıkıntı yaşanıyor hem de sütun ile baş arasındaki mesafe kısalıyor. Bu da sürücünün kendini huzursuz hissetmesine sebep olabiliyor. Tasarım güzel ama ferahlık ve görüş açısı daha iyi olmalıydı.





Eray Özgür
Yazı İşleri Müdürü

DAMGA VURDU

Volvo V40 özel bir otomobil. Dünyanın yaya havayastığına sahip ilk modeli. Yoğun trafik desteği, şeritten ayrılma uyarısı, dur/kalk fonksiyonlu adaptif hız sabitleyici gibi donanımlar aslında otonom sürüşe girişi oluşturuyor. Premium kompakt sınıfta Alman markaların hegemonyasını kıracak az sayıda modelden biri olan İsveçli kompakt, biraz daha çevik bir direksiyon sistemine sahip olsa kusursuza yakın bir paket sunmuş olurdu.



Arkadaki baş mesafesi uzun boylular için kısıtlı.



Üç hafızalı elektrikli sürücü koltuğu ve deri döşeme opsiyon listesinde.



Bagaj küçük ailelerin temel ihtiyaçlarını karşılayacak kapasitede ancak sınıf standartlarının gerisinde.



Karoser

Kompakt sınıfın en özgün görünenlerinden biri olan Volvo V40, sürüden ayrılan modeller arasında. 4,37 metre uzunluğundaki V40, arka koltuklardaki baş mesafesi dışında genel anlamda sınıfı için yeterli genişliği sunabilen bir otomobil. 324 litrelik bagaj hacmi boyutlara göre küçükken arka koltukların katlanmasıyla 1030 litreye kadar arttırmak mümkün. Görüş açılarında küçük arka cam ve kalın A sütunlarından olumsuz etkilenen kompakt hatchback, Yan Trafik Uyarı Sistemi sayesinde geri manevralarda sürücüsünü yandan gelen araçlar ve yayalar konusunda uyarıyor.

Motor ve sürüş özellikleri

V40'ın Türkiye'de tüketicilere sunduğu tek motor olan 1,5 lt'lik 4 silindirli benzinli ünite 152 HP ile yeterli çekiş gücünü ve performansı sunabiliyor. 6 ileri vitesli otomatik şanzıman konfor odaklı bir çalışma karakterine sahip. Ara hızlanmalarda beklentileri karşılayan otomobilin yakıt tüketimi sakin kullanımda yeterince makul. Ağırkanlı çalışan direksiyon sistemi dinamik sürüşlerin ön planda tutulmadığına işaret ediyor. Zorlandığında ortaya çıkan önden kayma eğilimi de bu fikri destekliyor. Konfor konusundaysa beklentiler daha iyi karşılanıyor.

Rekabet karnesi

Sınıfında güvenlik denince akla gelen ilk modellerden biri olan Volvo V40, tek motor ve şanzımanla satılmasıyla rakiplerinden ayrılıyor. Başlangıç fiyatında 136 HP'lik BMW 118i'nin üstünde kalsa da, 116 HP'lik Audi A3 Sportback 1.0 TFSI ve 122 HP'lik Mercedes A 180 gibi daha güçsüz modellerden daha mantıklı ve ekonomik fiyat etiketine sahip.

Sonuç

Volvo'nun güvenlik felsefesini dinamik ve genç bir ruhla birleştiren V40, kaliteyi en iyi hissettiren premium modellerden biri. Zengin konfor ve güvenlik donanımlarıyla fark yaratan otomobil kabin genişliği ve dinamizm konularında rakiplerinin gerisinde kalsa da kendi güçlü karakterine sahip önemli bir alternatif.



Anahtarsız giriş ve çalıştırma sistemi opsiyonel olarak sunuluyor.



TEK MOTOR


Koray Kodal
Test Editörü

Volvo için giriş modeli olan V40, fiyat listesinde 1,5 turbo benzinli motor ile 132.609 TL'den satılıyor. 6 ileri vitesli Geartronic isimli otomatik şanzımanla sunulan V40'da vites geçişleri yeteri kadar hızlı ve doğru zamanlamayla gerçekleşiyor. Vites geçişlerinde sarsıntı olmaması da konforu arttırıyor. Turbo benzinli motor alt devirlerden itibaren akıcı bir hızlanma tecrübesi yaşatıyor. Dört silindirli motorun 250 Nm torku ürettiği 1700 d/d ile 4000 d/d arasında canlı bir sürüş karakterine sahip olduğunu görüyoruz.

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1498 cc
Maksimum güç	112 kW/152 HP 5000 d/d
Maksimum tork	250 Nm 1700-4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	8,3 sn
Maksimum hız	210 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,1 sn
0-80 km/s	5,9 sn
0-100 km/s	8,7 sn
0-120 km/s	12,2 sn
0-130 km/s	14,2 sn
0- 400 m	16,2 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	5,4 sn
80- 120 km/s (D'de)	6,8 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	39 m/40 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	6,4 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	5,5 lt/100 km
CO_2	129 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4370 mm/1857 mm/ 1420 mm
Dingil mesafesi	2647 mm
Yakıt Deposu	62 lt
Ağırlık	1554 kg
Test aracı lastik ölçüsü	225/45 R17
Bagaj hacmi	324 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	132.609 TL
Test aracı fiyatı	186.487 TL
Değerlendirme	★★★★☆

YENİLİKÇİ


Önder Bahar
Görsel Yönetmen

Volvo'yu ağırbaşlı ve tek tip tasarımların markası olarak bilenler için V40 ezber bozan bir model. Karoserin her noktasında estetik ön planda tutulurken iç mekanda da özgünlük elden bırakılmamış. Bu durum elbette kullanışlılık açısından bazı zaafları da beraberinde getiriyor. Kalite hissini otomobilin neredeyse her detayında fark etmek mümkün. Dizel motorun sunulmaması çok kilometre yapanlar veya daha çok şehir içinde otomobil kullananlar için olumsuz bir özellik.



ONNO USTA

Yazışma Adresi:
otohaber Dergisi, Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Faks: 0212 227 52 24

onno.usta@otohaber.com.tr



Mercedes 500 SL'e modifiye yaptırmamı önerir misiniz?

Sahibi olduğum 1995 model R129 kodlu Mercedes 500 SL'i satarak daha güçlü ve yeni bir otomobil almak istiyorum ama bütçem müsaade etmiyor. Bu sefer aracımı güçlendirmeye karar verdim. Özel Mercedes servisinde çalışan bir usta, egzoz modifiyesi ve chip yazılımıyla aracımın motor gücünün 40 HP arttırılabileceğini söyledi. Bu modifiyeyle birlikte aracımın ara hızlanmaları iyileşecekmiş. Bir de R129 kasa kodlu SL 320'nin 5 ileri otomatik şanzımanını aracıma uyar mı? Bu değişikliklerin ardından aracımın fren merkezinde, fren diskleri ve balatalarında neler yapılmasını önerirsiniz? Aslında aracımda 4 ileri otomatik şanzıman olmasına rağmen arkadaşımdaki 2003 model SL ile aynı yakıt tüketimi sunuyor. Sizce 250 km/s'de devreye giren hız sınırlayıcıyı kaldırmalı mıyız? Hız sınırlayıcı kalktığı zaman aracımın maksimum hızı ne olur?

İskender Rüzgar

Sayın İskender Rüzgar,

Sahibi olduğunuz 1995 model Mercedes 500 SL'de görev yapan 5,0 lt'lik benzinli V8 motor, 5600 d/d'de 320 HP güç üretirken 3900 d/d'den itibaren 570 Nm tork sunuyor. Maksimum hızı 250 km/s'de sınırlandırılan 500 SL, 0-100 km/s hızlanmasını 6,5 saniyede tamamlıyor. Boş ağırlığı 1800 kg olan bu aracın ortalama yakıt tüketimi 11,5 lt/100 km'dir. Sizin aracınızda görev yapan 32 supaplı V8 motora uygulanacak özel yazılımla motor gücünde ek 20 HP'lik güç elde edersiniz. Ayrıca eklenecek direkt hava filtresi ve egzozla birlikte 30 HP'lik güç sağlanır. Mercedes'in 3,2 lt'lik motorlarıyla birlikte görev yapan 5 ileri otomatik şanzımanın dişli oranları ve son dişli oranı 4 ileriye göre farklıdır. 5 ileri otomatik şanzımanla birlikte son dişli oranı 3.69 olan diferansiyelin kullanılması gerekiyor. Avrupa'da geçmişte yapılan aracın hız sınırlayıcısı iptal edildiğinde aracın 297 km/s maksimum hıza ulaştığı belirtiliyor ama maksimum motor gücünün oluştuğu 5600 d/d'yi geçtiğinizde motor çok güç kaybetmeye ve zorlanmaya başlayacaktır. Bu da hem siz, hem de etrafınızdakileri için tehlikeli olacak. Arkadaşınızın 2003 model SL 500'ünde görev yapan 5,0 lt'lik V8 motor silindir başına 3 supaplıdır ve 5600 d/d'de 306 HP güç üretir. Bu aracın boş ağırlığı ise 1770 kg'dir. 2003 model olan aracın motor gücü düşük ama tork değeri daha fazla. Ayrıca zaten 2003 model olan aracın ortalama yakıt tüketimi, fabrika verilerine göre 12.7 lt/100 km'dir. Yakıt tüketim ortalamaları değerlendirildiğinde sizin aracınızın daha az yakıt tükettiği ortada. Zaten 500 SL'de görev yapan V8 motor ve 4 ileri otomatik şanzıman, döneminin oldukça kaliteli ve verimli makineleridir. R129'lar şu an da genç klasik otomobiller grubuna da girdiği için aracınız orijinalse orijinalliğini hiç bozmamanızı tavsiye ederim. Fren sisteminin öncelikle diskler de dahil olmak üzere yenilenmesi gerekiyor ve Tarox, Brembo gibi birçok özel uygulama da mevcut. Aracınızın hız limitörü özel elektronik uygulamalarla aldatma yoluyla kaldırılabilir.

Skoda Octavia'nın süspansiyonları neden fazla yaylanıyor?

Sahibi olduğum 1999 model Skoda Octavia 1.6 ile kasise girdiğimde araçta normalden fazla sarsılma oluyor. Bu sorunu gidermek için aracıma 1 ay önce amortisör testi yapıldı. Bu konuda neler önerirsiniz?

İlhan Kaya

Sayın İlhan Kaya,

Skoda Octavia 1.6'nın 1999 model olduğunu düşündüğümüzde aracın süspansiyonlarının yorulup sönümleme yeteneği kaybetmemesi pek normal değil. Yapılan amortisör testinde de bir sorun tespit edilemediyse araçta farklı sorunlar olabilir. Mesela amortisör üst taşıyıcılarının boşluk yapması ve yıpranmasıyla süspansiyon sanki sertleşmiş hissi verir. Aynı şekilde ön takımın da yıpranan rot, rotil gibi parçalar benzer sorunlara neden olacak. Sonuçta 1999 yılından bu yana kaç kilometre yapıldığını bilmiyorum ama Türkiye'nin geçmişteki yol şartları, araçların süspansiyon sistemlerinin normale göre daha çabuk yıpranmasına neden olabiliyor. Bu da birçok soruna davetiye çıkartıyor. Sonuç olarak süspansiyon sökülerek bire bir kontrol edilmesi sonrasında sorun çözümlenecektir.

AYIN MEKTUBU

Fiat Palio'nun yakıt tüketimi yüksek mi?

Fiat Palio Van 1.2 8V sahibiyim. Aracımın şu anki yakıt tüketimi 9,5-10,0 lt/100 km civarında. Aracımın motor ve model özelliklerini dikkate aldığınızda yakıt tüketiminin bu kadar yüksek olması normal mi?

Hüseyin Şen

Sayın Hüseyin Şen,

Sahibi olduğunuz Fiat Palio Van, 1,2 lt'lik 8 supaplı motoruyla ortalama 9,0 lt/100 km yakıt tüketimi sunuyor. Bu değer, yoğun trafikte veya kış aylarında özellikle motorun jikle sisteminin gereğinden fazla aktif olması nedeniyle 10,0 lt/100 km'yi aşabilir. Özellikle yine kış aylarında aracı kısa mesafelerde kullanıyorsanız tüketim daha da artacaktır. Aracınızın gerçek tüketimi hakkında fikir sahibi olabilmek için trafik olmayan yolda 90 km/s ortalama hızda 100 km kat ederek yakıt tüketimini ölçmenizi tavsiye ederim. Bu testte araçta yük olmaması ve lastik hava basınçlarının tam olması gerekiyor. Ayrıca aracın periyodik bakımlarının da tam yapılması lazımdır. Bir de araçta orijinal olmayan ekipman var mı? Şayet bu testte tüketim yüksek çıkıyorsa çözüm aramak gerekir. Bu konuda yetkili servis size yardımcı olacaktır.



Renault Clio'nun göstergesinde yapılan oynamayı nasıl tespit ederiz?

İkinci el olarak 2010 model Renault Clio satın almak istiyorum. Aracın kat ettiği kilometre, dijitallere göre oldukça düşük. Bu konuda bir araştırma yaptım ve analog gösterge sayaçları sıfırlanabiliyor ya da azaltılabiliyormuş. Sizce bu bilgi doğru mu? Doğru ise bir aracın kilometresinin azaltılmasını nasıl anlayabiliriz?

Cengiz Öztürk

Sayın Cengiz Öztürk,

Bir aracın toplam yaptığı yolu gösteren kilometre sayacı, o taşıtın yıpranma durumunu belirleyen önemli belgelerin başında geliyor. Bir aracın kilometresi ise ikinci el değerini etkilediği için kilometre sayacı azaltılıyor. Çünkü daha az kilometreye sahip yani düşük yol yapmış aracın ikinci el değeri artıyor. Bu dolandırıcılık ya da hırsızlık yönteminin tespit edilmesi ayrı bir uzmanlık ve kontroller gerektirirken bazen de maalesef mümkün olmuyor. Aracı bilgisayarda kontrol ettirerek kilometresini tespit ettirebilirsiniz. Ayrıca aracın direksiyonundaki, vites topuzu ve pedallarında çok miktarda aşınma varsa bu da bazen gerçeğe yakın kilometre hakkında bir ön bilgi verebiliyor. Bu tespit, büyük bir uzmanlık istiyor. Bu konuda yetkili servis size yardımcı olacaktır.

Mercedes-Benz Vito'ya karbon temizleme yaptırmamı önerir misiniz?

Sahibi olduğum 2004 model Mercedes-Benz Vito 111 CDI'a karbon temizleme yaptırmamı önerir misiniz? Önceki nesil CDI motorlarda aracı kullandıktan sonra turbosunun yağlanması için stop etmeden önce beklemek gerekiyormuş. Bu aracı 45.000 km'de satın aldım ve motoru stop etmeden önce turbonun yağlanması içi beklemem gerekir mi?

Murat Hasım

Sayın Murat Hasım,

Turbo beslemeli araçlarda motoru stop etmeden önce bir süre beklemek gerekiyor. Özellikle eski tip yağlama basınç tüpü olmayan motorlar stop ettiği zaman turboya giden motor yağı kesilir. Eğer sürücü rölanti devrinde aracı hemen stop ederse turbonun kanatçıkları yüksek süratle dönmeye devam ettiğinde turbo ana milinde yağlama olmayacağından sorunlar yaşanır. Bu nedenle motoru stop etmeden önce 5 ya da 10 saniye beklemek gerekiyor. Dizel araçlarda kurumlanmanın temizlenmesi için her 50.000 km civarında Carbon Clean isimli özel cihazla karbon temizleme yapılmasın motor ömrü ve yakıt tüketimi açısından tavsiye edilir.



Opel Vectra'da neden 4 ileri otomatik şanzıman var?

Otomatik şanzımanlı 1997 model Opel Vectra 2.0 CD sahibiyim. Aracımın otomatik şanzımanın 4 ileri olduğunu duydum. Bu araçlardaki manuel şanzımanlar 5 ileriyken otomatikler neden 4 ileri? Bir de aracımın teknik özelliklerini yayınlar mısınız?

İsmail Kantar

Sayın İsmail Kantar,

Sahibi olduğunuz 1997 model olan Opel Vectra CD 2.0'da görev yapan otomatik şanzımanın 4 ileri olması, aracın yakıt tüketimi ve performansı dikkate alındığında yeterlidir. Diğer tarafta aracın maksimum hızı, vites sayısıyla değil, son dişli oranıyla ve lastik çapıyla da ilgilidir. Zaten otomatik şanzımanla manuel arasında yapı olarak büyük farklar olduğu için ikisini karşılaştırmamanız gerekiyor. Aracınızın teknik özelliklerini aşağıda veriyorum.

Teknik Veriler	Opel Vectra 2.0 16V
Model yılı	1997
Motor tipi ve konumu	Sıralı, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1998 cc
Maksimum güç	100 kW/136 HP 5600 d/d
Maksimum tork	188 Nm 3400 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,0 sn
Maksimum hız	212 km/s
Şanzıman	4 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	6,8 lt/100 km
Ağırlık	1285 kg
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4495/1707/1425 mm
Dingil mesafesi	2637 mm
Depo kapasitesi	60 lt
Bagaj hacmi	500/1240 lt

Hyundai Accent'in motor yağı ile soğutma suyu neden karışıyor?

LPG'li 2003 model Hyundai Accent sahibiyim ve aracımda soğutma suyu ile motor yağı birbirine karışıyor. Ancak aracımda motor yağı eksilmesi de yok ve çalışma sıcaklığı da normal. Sizce soğutma suyu ile motor yağı neden birbirine karışıyor?

Tuna Akan

Sayın Tuna Akan,

İlk olarak yağ soğutucu kontrol edilmeli. Yağ filtresi ile yağ soğutucunun kanallarında ve bağlantılarında oluşan çatlak ve sızıntı bu tarz bir soruna neden olacaktır. Bu parçalarda sorun yoksa silindir kapak contası kontrol edilmelidir. Ayrıca su pompası ve bağlantıları da kontrol edilmelidir.

otohaber

Sahibi: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Tüzel Kişi Temsilcisi ve Genel Müdür Vekili: Tuncel Sunar
Genel Yayın Yönetmeni: Halit Bolkan
Görsel Yönetmen: Önder Bahar
Yazı İşleri Müdürü: Eray Özgür
Test Editörü: Koray Kodal
Editör: Baturhan Boyacılar
Fotoğraf Editörü: Ersan Sezer
Sayfa Sekreteri: Ünal Akan
İnternet Editörü: Burak Kaya
Katkıda bulunanlar: Ohannes Tatonyan, Banu Hasırcıoğlu, Can Akaydın, Koray Muratoğlu, Yalın Gülmez, Yalçın Arsan, Ahmet Köseleci

Genel Müdür Yardımcısı: Yonca Ertürk Özeren
İnternet Yayın Sorumlusu ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Şefik Çalık
Üretim Takip Yönetmeni: Ufuk Can
Fotoğraf Editörü: Canan Yetişti Satkın
Tanıtım Uzmanı: Zeynep Doğan
Grafiker: Filiz Moray

Reklam Satış Genel Müdürü: Yasemin Gebeş
Reklam Satış Genel Müdür Yardımcısı: Sema Teker
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Sevda Tunaboylu
Reklam Satış Koordinatörü: Mehmet Pehlivan
Reklam Rezervasyon Tel: (0212) 354 33 61/63
Faks: (0212) 354 33 75

BÖLGE EKLERİ
Bölgeler Reklam Satış Grup Koordinatörü: Aynur Gükcan
Ankara Reklam Satış Grup Koordinatörü: Ayşe Altun
Ege Reklam Satış Müdürü: Şebnem Akdeniz
Adana Reklam Satış Koordinatörü: Güney Yılmaz

Turkuvaz Grubu Hizmetleri Marka ve Paz. Grup Başkanı: Sinan Köksal

ABONELİK
Abone Operasyon Müdürü: Ufuk Kocaoğlu
Çağrı Merkezi: 444 88 81
abone@turkuvazabone.com - www.turkuvazabone.com
/TurkuvazMedyaAboneHizmetleri
@TurkuvazAbone
Yazışma: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Tel: (212) 354 30 00
Yayın türü: Yerel süreli FIPP üyesidir.
Yönetim Yeri: Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Kat: 7 Beşiktaş/İstanbul
Matbaa Genel Müdürü: Mehmet Kamiloğlu
Basımcı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Adresi: Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.Ş.
Yayıncı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Basıldığı Yer: Akpınar Mahallesi, Hasan Basri Caddesi No:4 Sancaktepe/İstanbul
Tel: (0216) 585 90 00
www.turkuvazmatbaacilik.com
Dergi İşletme Müdürü: Hakan Demirci
Basıldığı Tarih: Ağustos 2017





CELLY

İtalyan mobil aksesuar markası Celly, yeni bir telefon sabitleme ekipmanı sunuyor. Celly Ghost Plus araç içi telefon tutucusu araç havalandırma kanallarıyla uyumlu. 360 derece dönebilen yapısı ve suni deri kaplı dış yüzeyi sayesinde telefonun yatay veya dikey olarak kullanılmasına olanak sağlıyor. Celly Ghost Plus araç içi telefon tutucu 60 TL'lik satış fiyatıyla teknoloji marketlerinde yer alıyor.



ROTRING

Alman rOtring markasının en kült ürünü olan Tikky, yeni renk seçeneklerine sahip oldu. Tutuş bölgesindeki kauçuk kaplaması, dayanıklı çelik ucuyla hem kullanışlı, hem de uzun ömürlü olan rOtring Tikky kalemlerde 0,5 ve 0,7 mm uç kalınlığı bulunurken fiyatı ise 19,30 TL'den başlıyor.

FLO

FLO'nun 2017-2018 Sonbahar-Kış Koleksiyonu'nda lacivert, gri, bordo, toprak, siyah gibi tonlar öne çıkarken klasik bağcıklı veya tokalı ayakkabılardan asker botlarına kadar uzanan zengin model seçenekleri yer alıyor. Her yaşa ve zevke hitap eden FLO ürünlerini FLO mağazalarına veya www.flo.com.tr internet sitesinde görebilirsiniz. Görselde bulunan ürün 100 TL fiyat etiketine sahip.



LENOVO

Yeni Lenovo Yoga 720, Windows 10'a sahip. Bu ürünün aktif kalem özelliği sayesinde yazı ve 3 boyutlu çizim programlarını kolayca kullanıp internet veya bellek kartıyla aktarımının yapılması sağlanıyor. Yoga 720'nin 13 inçlik modeli 14,3 mm kalınlığa ve 1,3 kg ağırlığa sahip. Ayrıca parmak izi okuyucu özelliği de bulunan Yoga 720'yi sadece sahibi kullanabilir. Bu ürünün parmak izi özelliği sayesinde şifre koymaya da gerek kalmıyor. Full HD ekrana sahip olan Yoga 720'nin pil ömrü 8 saate kadar dayanabiliyor. Lenovo Yoga 720'nin fiyatı 4.600 TL'den başlıyor.



SKAGEN

Skagen markasının sonbahar koleksiyonunda bulunan 40 mm'lik Signature One Hand modeli, saat, dakika ve saniye göstergelerine ek olarak iki küçük zaman kadranına sahip. Ayrıca, Signature One Hand, kolay ayrılabilir vidaları sayesinde 20 mm kalınlığında başka bir kayışla kolayca değiştirilebiliyor. Saat&Saat satış noktalarında, 'saatvesaat.com.tr' internet sitesinde yer alan Signature One Hand modeli, 1.170 TL fiyat etiketine sahip.





TP-LINK

TP-LINK'in 24 Watt'lık 2 girişli USB bağlantılı araç şarj cihazı CP220, otomatik algılama ve akıllı şarj teknolojisine sahip. Normal şarj cihazına göre 1,65 kat daha hızlı şarj etme özelliği bulunan bu üründe aşırı ısınmaya, aşırı akıma, aşırı şarja ve kısa devreye karşı çoklu koruma özellikleri var. Sürüş esnasında sürücünün dikkatini dağıtmayan soluk LED göstergesi sayesinde bağlantı durumunu kontrol etme imkanı sunuyor. Android, iOS, Windows işletim sistemini kullanan akıllı cihazlarla GPS navigasyon ve veri kaydedicileri de şarj edilebilen CP220, otomobil modellerinin çoğuna uyumlu.







ADIDAS

Adidas, Athletics koleksiyonunda sporcuların karşılaşma süresince nabızlarını izleyip ilham alarak kalp atışı motifli olarak geliştirildi. Bu koleksiyonda bir sporcunun vücudunu sakin ve serin tutması için nefes alabilen merino yünü ile hazırlanan kalp atışı motifi var. Adidas Athletics Z.N.E. Pulse Koleksiyonu, tüm dünya ile birlikte adidas mağazalarında satışa sunuluyor. Ayrıca bu koleksiyonu shop.adidas.com.tr internet sitesinde de görebilirsiniz.

HUMMEL

Sonbahar-Kış sezonunda yeni sırt çantası modelleri sunan Hummel'in görselde yer alan Srv modeli 49 cm boya, 32 cm ene ve 17 cm derinliğe sahip. Yumuşak omuz askısı ve cepleriyle hem pratik, hem de şık olan bu modelin fiyatı 140 TL'den başlıyor.



ASUS

Asus'un yeni 53 mm'lik Cerberus V2 kulaklığı, paslanmaz çelik kafa bandı sayesinde dayanıklılığı ön plana çıkartırken tasarımını da zenginleştiriyor. Cerberus V2 kulaklığın kulak yastıkları sayesinde hem kulak yorulmuyor, hem de ses yalıtımı artıyor. Çift mikrofonuyla oyun oynarken net ses iletimi sunuluyor. Kırmızı, mavi ve yeşil renk seçenekleri sunan Asus Cerberus V2 kulaklığın fiyatı 430 TL'den başlıyor.



CANON

Yeni EOS 750D model ailesinin 18-55 DC özellikli dijital SLR fotoğraf makinesinde 24.2 megapiksel CMOS sensörü var. 1.040.000 noktalı değişken açılı 3,0 inç ekrana sahip bu üründe saniyede 5 kareye kadar sürekli hızlı çekim özelliği var. Video çekimi sırasında zum yapabilen 750D'de otomatik akıllı sahne modu yer alıyor. Wi-Fi bağlantısı da bulunan bu modelin fiyatı 2.803 TL'den başlıyor.



İYİ KALPLİ İRİ CÜS



1977 Birinci nesil 7 Serisi

Uçak motoruyla üretim serüvenine başlayan ve 100 yılı geride bırakan BMW'nin 2500 modeli, 1970'lerde markanın en lüks ve büyük otomobiliydi. Yine bu dönemde otomobil pazarı büyüdükçe daha lüks ve büyük bir otomobil geliştirmek için çalışmalara başlandı. İlk 7 Serisi'nin yüz bölümü dönemin 3 ve 5 serilerinin biraz büyümüş haliydi. 4,86 metre uzunluğundaki bu araçta, yol bilgisayarı, servis bakım göstergesi, elektronik kontrollü klima öne çıkan özelliklerden bazılarıydı. İlk 7 Serisi'nin 168 HP'lik 728, 181 HP'lik 730 ve 194 HP'lik 733i seçenekleri vardı. 1979'da karbüratörlü 7 Serisi modellerinin yerini enjektörlüler alırken model 1980'de Amerika ve Japonya'ya ihraç edilmeye başladı. BMW, özellikle Amerika pazarı için turbo beslemeli 6 silindirli motora sahip 735I modelini sundu. 1986'da üretimi sona eren birinci nesil 7 Serisi'nde farklı hacimlere sahip 6 silindirli benzinli motorlar görev yaparken, bu araçta ABS ve sürücü havayastığı seçenekleri de sunuldu.

1986'da tanıtılan ve yollara çıkan ikinci nesil 7 Serisi, tasarımı, konforu, teknolojisi ve teknik özellikleriyle öncüsüne göre oldukça farklı ve sıra dışı bir modeldi. Aslında BMW'nin geleceğin şekillenmesinde öncü modellerden biri olan ikinci nesil 7 Serisi'nin geliştirilmesi için Alman üretici, 1979'da çalışmalara başladı. 1983'te ortaya çıkan tasarımın gerçek ölçekli kilden maketi oluşturuldu.


1977 ile 1986 yılları arasında üretilen birinci nesil 7 Serisi, sade ve sınıfı için sportif bir tasarıma sahipti.


İlk 7 Serisi'nde bulunan yol bilgisayarı, servis bakım göstergesi ve elektronik klima, o devrin yeniliklerindendi.



Otomobillerde köşeli tasarımın hakimiyeti devam ederken ikinci nesil 7 Serisi ise nispeten yuvarlak hatlı bir modeldi.

SELİ

BMW'nin en büyük sedanı olan 7 Serisi, bugün altıncı neslinde 40 yaşını kutluyor. Bu iri cüsseli model, konfor, güvenlik ve sürüş özellikleriyle öne çıkarken ağırlığı ve boyutlarına rağmen sahip olduğu teknolojileri sayesinde düşük yakıt tüketimi ve performansıyla da lüks sınıfın yol göstericilerinden biri oldu.



40'ıncı yıl özel seri logosu.


2017 Güncel 7 Serisi

BMW 7 Serisi'nin 40'ıncı yılı için geliştirdiği özel versiyon sadece 200 adet üretilecek. Koltuk kafalıklarında, kapı eşiklerinde ve kokpitinde 40 Yıl logosu da yer alan bu araçta özel deri döşeme ve alkantara tavan kaplaması seçenekleri yer alıyor. 7 Serisi'nin 6,8 ve 12 silindirli motorlarında, xDrive aktarma ve uzun karoser seçeneklerinde de yer alan bu özel seri, M Paket ile sunuluyor. Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak olan araç Ekim 2017'den itibaren sahiplerine teslim edilecek.

Ardından 1986'da üretimine başlanan ikinci nesil 7 Serisi, 4910 mm uzunluğundaydı ve bugün markanın sembolleri arasında yer alan L şeklindeki stopları kullanan ilk BMW modeliydi. Telefon, faks, şarap soğutucusu gibi özellikler yer alırken, arka koltukları elektrikli olarak ayarlanabiliyordu. Bu araçta ilk aşamada, sıralı 6 silindirli 730i, 735i ve 735iL seçenekleri vardı. Long seçeneği standarttan 114 mm daha uzundu. 730i'de görev yapan 3,0 lt'lik 6 silindirli motor 185 HP güç üretiyordu.

1987'de Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan 750i, II. Dünya Savaşı sonrasındaki ilk V12 motorlu Alman otomobiliydi. Oldukça titreşimsiz çalışan bu V12, 300 HP güç üretiyordu. Bu aracın maksimum hızı 250 km/s'de sınırlanıyordu ama hız kesici yoksa 750i, 270 km/s'ye ulaşabiliyordu. 750i ve 750iL, daha büyük böbrekleri, egzozları ve jantlarıyla 6 silindirli 7 Serisi'nden de ayrılıyordu. Bu araçlarda otomatik klima sistemi, nappa deri döşeme bulunurken bufalo derisi isteğe bağlıydı. Ayrıca elektronik kontrollü süspansiyon sistemi de bu araçta görev yapıyordu. 1991'de 750iL'de xenon far görev yapmaya başladı.

1992'de makyajlanan 7 Serisi'nde V8 motorlu 740i seçeneği yer alırken 730i'de de sıralı 6 silindirli ve V8 motor seçeneğiyle 5 ileri otomatik şanzıman vardı. Ayrıca çekiş kontrol sistemi ve elektronik kontrollü sürüş sistemi (ASC) sunuluyordu. İkinci nesil 7 Serisi, BMW'nin lüks sınıftaki yerini sağlamlaştırırken 1994'te yollara çıkan üçüncü nesil 7


2000'de yollara çıkan BMW L7, zırhlı olmasının yanında Long'tan 246 mm daha uzundu.


7 Serisi, 1994'de navigasyon sistemine sahip ilk Avrupalı otomobil oldu.


2002'de yollara çıkan dördüncü nesil 7 Serisi, tasarım ve kokpitte yeni bir çağ açtı.





Güncel 7 Serisi'nde M760Li'de görev yapan çift turbo V12, 610 HP güç üretiyor.

İlk V12 motorlu 7 Serisi, 1987'de yollara çıktı. Ardından günümüze kadar 5 farklı nesilde hep V12 motor seçeneği oldu.

Serisi, daha iri ancak aynı zamanda da zarif hatlı bir karosere sahipti.

Üçüncü nesil 7 Serisi, 1994'ün başlarında yollara çıktı. Başlangıçta 6 ve 8 silindirli motor seçenekleri bulunan bu araca 6,0 lt'lik V12 de eklendi. 725 tds ile 7 Serisi'nde ilk kez dizel motor seçeneği yer aldı. Ayrıca 2001'de perde havayastığı sunan ilk model olan 7 Serisi, 1994'te navigasyon sistemine sahip ilk Avrupalı otomobildi.

2001'de yollara çıkan dördüncü nesil 7 Serisi, Chris Bangle tarafından tasarlandı. Önceki nesline göre boyutları büyüyen bu araçta iDrive özelliği ilk kez kullanılmaya başladı. 8,8 inçlik multimedya ekranına sahip olan araçta, dünyada ilk kez 6 ileri otomatik şanzıman görev yapıyordu. Dördüncü nesil 7 Serisi'nin 750i versiyonundaki V12, dünyanın ilk direkt püskürtmeli V12 motoruydu. Bu araçta elektronik süspansiyon kontrolü ve pnömatik arka süspansiyon sistemi vardı. BMW, hidrojenle çalışan Hydrogen 7 modelini 100 adet üretti ve seçkin müşterilerine kiraladı.

2008'de yollara çıkan beşinci nesil 7 Serisi'nde bulunan ActiveHybrid 7 seçeneği bu aracın en büyük yeniliklerinden biriydi. 8 ileri otomatik şanzımana sahip bu nesilde ilk kez 4 tekerlekten çekiş yani xDrive sunulmaya başlandı. 2009'da yollara çıkan 760i'degörev yapan V12 motorda direkt yakıt püskürtme sistemi ve çift Vanos'a (değişken supap zamanlaması) ek olarak turbo besleme yer alıyordu. 544 HP güç ve 750 Nm tork üreten motor ve 8 ileri otomatik şanzımana sahip olan 760i'nin maksimum hızı 250 km/s'de sınırlandırılırken, 0–100 km/s'ye 4,6 saniyede hızlanıyordu.

2016'da yollara çıkan altıncı nesil 7 Serisi, karbonfiberin de kullanılmasıyla önceki nesline göre 130 kg hafifledi. Yeni adaptif sürüş kontrol sistemi, lazer farlar, 7 Serisi'nin öne çıkan özellikleri arasında yer alıyor. Sıralı 4 ve 6 silindirli, V8 ve V12 motor seçenekleri bulunan güncel 7 Serisi'nde 8 ileri Steptronic otomatik şanzıman görev yapıyor. xDrive ise güncel 7 Serisi modellerinde seçenek olarak sunuluyor. Plug in hybrid teknolojili 740e modeli, katalog verilerine göre 2,1 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimiyle bir rekor kırıyor. Bu araç sadece elektrik motoruyla 120 km/s hıza ulaşıyor ve tam dolu pillerle 40 km'lik bir menzile sahip. Uzaktan park etme özelliği sunan yeni 7 Serisi'nde parmak hareketliyle kontrol edilen multimedya ekranı ve ultra lüks iç mekanı bulunuyor.

Yazı: Baturhan Boyacılar



Plug in (Şarj edilebilir) hibrit güncel BMW 740Le xDrive'ın ortalama yakıt tüketimi 2,1 lt/100 km.



1980'lerden itibaren hidrojenli otomobil üzerinde çalışan BMW, geliştirdiği Hydrogen 7 modelini üretip müşterilerine kiraya verdi.



2010'da yola çıkan zırhlı 7 Serisi, 750Li ve 760Li seçeneklerinde sunulurken, bu araç BMW'nin zırhlı otomobillerinden sadece biri.



Güncel 7 Serisi'nin iç mekanı hem ofis hem de dinlenme salonu işlevi görüyor.





En güçlü Carevelle sadece Highline donanımı ve uzun şasiyle birlikte alınabiliyor.



2,0 litrelik 204 HP gücündeki çift turbo besemeli dizel hızlanma isteği yüksek bir motor.

FARKLI OTOMOBİL

VW Caravelle, minibüs karoseri altında otomobil performansı vaat eden, 9 kişilik yaşam alanıyla otomobil sınıfına dahil olan özel araçlardan biri.

VW Caravelle sınıfının öncü modellerinden biri. T6 olarak adlandırılan son nesliyle her konuk oluşunda bir "minibüs" değil keyif veren bir otomobil kullandığımızı hissediyoruz. Caravelle bu kez de ailesi ve sınıfının zirvesine yerleşen 204 HP'lik motoruyla karşımızda.

Sürücü dahil 9 kişilik yaşam alanı sunan araçlar otomobil sınıfına dahil oluyor. VW Caravelle 2.0 TDI 204 HP Uzun Şasi de otomobil sınıfında. Caravelle'in yüksek sürüş pozisyonu trafiğe hakim olmayı kolaylaştırıyor. Yan camın alçak seviyede kalması, alçak konsol ve direksiyon yerleşimi otomobil değil, minibüs hissi yaratıyor. Ancak direksiyon tepkileri neredeyse iyi bir kompakt sınıf standartlarında. Keza yol tutuşta da benzer başarı yakalanmış.

Çift turbolu dizel motor fabrika verilerine göre 9,1 saniyelik 0-100 km/s hızlanma ile binek otomobil değeri vaat ediyor. 203 km/s'lik maksimum hıza yasal olarak Türkiye yollarında çıkamayacak olsanız da Caravelle'in potansiyeli hakkında iddialı bir fikir veriyor.

Test ölçümlerine baktığımızda 9,5 saniyelik 0-100 km/s hızlanma verisinin, 1927 kg'lik boş ağırlık ve aerodinamik dezavantaja rağmen başarılı olduğunu söylemeliyiz. Ortalama yakıt tüketiminin 7,5 lt/100 km olması da puan kazandırıyor. 204 HP'lik motorun 1400 d/d gibi düşük bir devirden itibaren 450 Nm'lik yüksek bir maksimum tork üretip bunu 2400 d/d'e kadar koruması ilk kalkıştan itibaren canlı bir hızlanma sağlıyor. Yüksek torka dayanıklı, ıslak tip çift kavramalı 7 ileri DSG'nin de hızlı vites tercihleri Caravelle'in iyi bir otomobil performansı sunmasında büyük katkı sağlıyor.

Genel değerlendirmemizde 204 HP'lik Caravelle'in başarılı hızlanma ve tüketim dengesini kuran, sürüş kalitesi yüksek, çok fonksiyonel bir "otomobil" olduğunu söyleyebiliriz.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer





İç mekanda malzeme ve işçilik kalitesi başarılı. 5304 mm uzunlukta geri görüş kamerasının faydası büyük.

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, çift turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1968 cc
Maksimum güç	150 kW/204 HP 4000 d/d
Maksimum tork	450 Nm 1400-2400 d/d
0-100 km/s hızlanma	9,1 sn
Maksimum hız	203 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,2 sn
0-80 km/s	6,5 sn
0-100 km/s	9,6 sn
0-120 km/s	13,5 sn
0-130 km/s	16,0 sn
0- 400 m	16,9 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	5,5 sn
80- 120 km/s (D'de)	7,2 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	38 m/39 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	7,5 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	6,2 lt/100 km
CO_2	161 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	5304 mm / 1904 mm / 1990 mm
Dingil mesafesi	3400 mm
Depo kapasitesi	70 lt
Ağırlık	1927 kg
Test aracı lastik ölçüsü	235/55 ZR17
Yükleme hacmi	6,7 m^3
Fiyatlar	
Baz fiyat	171.900 TL
Test aracı fiyatı	171.900 TL
Değerlendirme	



MACARİSTAN'DA DUBLE

Sezonun 11'inci yarışını kazanan Sebastian Vettel, pilotlar klasmanındaki rakibi Lewis Hamilton'la arasındaki farkı 14 puana çıkardı.

Formula 1'de sezonun 11'inci yarışı olan Macaristan Grand Prix'sini, Ferrari'nin Alman pilotu Sebastian Vettel kazandı. Hungaroring Pisti'ndeki yarışa pole pozisyonunda başlayan Vettel'in yanı sıra ikinci sıradaki takım arkadaşı Kimi Raikkonen ve üçüncü cepteki Valtteri Bottas (Mercedes), starttaki yerlerini korudu.

Startta Mercedes'ten Lewis Hamilton'ı geçen Red Bull pilotu Max Verstappen, 3'üncü virajda 4'üncülük mücadelesi verdiği takım arkadaşı Daniel Ricciardo'ya çarptı. Temas sonrası Ricciardo yarış dışı kalırken, Verstappen de 10 saniye cezası aldı.

Ricciardo'nun aracından kopan parçaları temizlemek için güvenlik aracı öncülüğünde süren yarış, 6'ncı turda yeniden başladı. Ferrari ve Mercedes pilotlarının pit stoplarını tamamladığı 35'inci turda liderliği alan Verstappen, 42'nci turda lastiklerini değiştirmek için pite girdi ve 5'inci sıraya geriledi. Yeniden liderliğe oturan Vettel, direksiyonundaki sorun nedeniyle yavaşlasa da yerini korumayı başardı ve 1.39.46.713'lük derecesiyle sezonun 4'üncü, kariyerinin 46'ncı yarış zaferine ulaştı. Vettel'in 0,9 saniye gerisindeki Raikkonen 2'nci oldu. Ferrari sürücülerini geçmeyi denemesi için takım arkadaşı Hamilton'a verdiği yeri, son düzlükte geri alan Bottas ise 3'üncü oldu.

Böylece puanını 202'ye çıkaran pilotlar klasmanı lideri Vettel ile takipçisi Hamilton arasındaki fark 14 puana yükseldi. İki sürücüyü, 169 puanla Bottas izledi.

TOPRAK SUPERBIKE'DA YARIŞACAK

Milli motosikletçi Toprak Razgatlıoğlu, gelecek sezondan itibaren Superbike'da yarışacak. Red Bull sporcusu Toprak, gelecek sezon mücadele edeceği Superbike'da şampiyon olarak MotoGP'de yarışmak için önemli bir adım atmak istediğini vurguladı. Bu sezon Kawasaki Puccetti takımıyla Avrupa Superstock 1000 Şampiyonası'nda mücadele eden genç sporcu, genel klasmanda 89 puanla ikinci sırada yer alıyor.



RAIKKONEN 2018'DE DE FERRARI'DE

Formula 1 takımlarından Ferrari, Fin sürücüsü Kimi Raikkonen'in sezon sonunda bitecek sözleşmesini, 2018 yılının sonuna kadar uzattı. Takımdan yapılan açıklamada, 37 yaşındaki Raikkonen'in kontratının bir yıllığına yenilendiği ve Ferrari koltuğuna gelecek sezon da oturacağı belirtildi.

Formula 1 kariyerine 2001'de Sauber takımında adım atan Raikkonen, mücadele ettiği 264 yarışta 20'si birincilik olmak üzere 88 kez podyuma çıktı. 17 yarışa pole pozisyonundan başlayan Fin pilot, kariyerindeki tek şampiyonluğunu 2007 yılında Ferrari takımında elde etti.

"Ferrari'nin son dünya şampiyonu" unvanını taşıyan Raikkonen, 11 yarışın geride kaldığı ve takım arkadaşı Sebastian Vettel'in 202 puanla lider olduğu şampiyonada, 116 puanla 5'inci sırada yer alıyor.



Esquire TÜRKİYE

Esquire

THE BIG BLACK BOOK

BAŞARILI ERKEĞİN HAYAT KILAVUZU

MODA / SAAT / SEYAHAT / YEMEK / OTOMOBİL / BAKIM

İLKBAHAR / YAZ 2017

ÇIKTI!

80 yıllık ESQUIRE külliyatının alametifarikalarından olan THE BIG BLACK BOOK, modern erkeği tepeden tırnağa tanımlayan; stilden bakıma, teknolojiden otomobillere ve mutfak tüyolarına kadar birçok disiplin altında bilgilendiren bir misyonla hareket ediyor.

TURKUVAZ DERGİ

ALMANYA'DA ZAFER TANAK'IN

Estonyalı pilotun zaferiyle sonuçlanan sezonun 10. yarışı sonucunda Sebastien Ogier pilotlar klasmanı liderliğini geri aldı.



Dünya Ralli Şampiyonası'nın (WRC) Almanya'da düzenlenen 10. ayağını M-Sport takımının Estonyalı pilotu Ott Tanak kazandı. Şampiyonanın 21 etaptan oluşan 311,22 kilometre uzunluğundaki 10. yarışını, 2 saat 57 dakika 31,7 saniyede tamamlayan Tanak kendi adına sezonun 2'nci zaferine ulaştı.

Liderden 16.4 saniye sonra bitişe gelen Citroen Total Abu Dabi takımından Andreas Mikkelsen2'nci, son 4 yılın şampiyonu Sebastien Ogier ise takım arkadaşı Tanak'ın 30,4 saniye gerisinde 3'üncü oldu. Puanını 177'ye yükselten Ogier, önceki yarışta Hyundai'den Thierry Neuville'e kaptırdığı şampiyona liderliğini geri aldı.

Almanya Rallisi'nin ardından pilotlar klasmanının ilk 5 sırası şöyle oluştu:

1. Sebastien Ogier:	177 puan
2. Thierry Neuville:	160 puan
3. Ott Tanak:	144 puan
4. Jari-Matti Latvala:	123 puan
5. Daniel Sordo:	89 puan

AVUSTURYA'DA KAZANAN DOVIZIOSO

MotoGP'de sezonun 11'inci yarışı olan Avusturya GP'sinde bitiş çizgisini genel klasman lideri Marc Marquez'in saliselerle önünde geçen Andrea Dovizioso, rakibiyle arasındaki puan farkını 16'ya indirdi.

Spielberg kentindeki 4,3 kilometrelik Red Bull Pisti'nde 28 tur üzerinden yapılan yarışa pole pozisyonunda başlayan Repsol Honda'dan Marc Marquez, startın ardından Ducati sürücülerine geçildi. Yarışı lider götüren Ducati'den Jorge Lorenzo, 12'nci turdaki hatası yüzünden hem Marquez hem de takım arkadaşı Andrea Dovizioso'nun arkasında kaldı.

Bu noktadan sonra diğer pilotlardan kopmaya başlayan Dovizioso ile Marquez arasında, son viraja kadar süren liderlik mücadelesini, Dovizioso kazandı. İtalyan pilot, 39.43.323'lük derecesiyle bu sezonun 3'üncü, MotoGP kariyerinin 5'inci birinciliğini elde etti. 0,176 saniye sonra bitiş çizgisini geçen Marquez 2'nci, 2.661 saniye gerisindeki bir diğer Repsol Honda pilotu Dani Pedrosa ise 3'üncü oldu. Puanını 158'e çıkaran Dovizioso, şampiyona lideri Marquez ile arasındaki farkı 16 puana indirdi. Bu iki ismi, 150 puanla Movistar Yamaha'dan Maverick Vinales izledi.




Ford



ŞAMPİYON BABA VE OĞUL

Ford Otosan'ın Türkiye'deki motorsporları serüveninden bahseder misiniz?

Serdar Bostancı: Ford Otosan'ın Türkiye'deki motorsporları serüveni, motorsporlarının Türkiye'de başladığı ilk günlere kadar uzanıyor. 1968 yılında Türkiye'de yapılan ilk resmi ralliyi rahmetli Renç Koçibey ve Demir Bükey, Anadol A1 ile kazandı. O günden sonra Ford Otosan motorsporlarının hep içinde yer aldı ve sponsorluklarda bulundu. Ama 1998'e yani bizim birlikteliğimize kadar bir takım havasına bürünmediler. Takımdan kastım bir yarış takımı değil, stratejileri, hedefleri olan, Türkiye'de motorsporlarına ve sponsorlara hizmet eden stratejik bir yapı yoktu. Ben Serdar Bostancı olarak bu sene 41'inci senemdeyim. 1998'de takımı yönetmeye başladığımda 27 senedir aktif sporculuk yapıyordum ve bunun 25 senesinde Ford marka otomobiller kullandım. Ford Otosan ile birlikteliğimizin sebeplerinden biri de bu olmuştur. Biz 1998'de başladık. Türkiye'deki motorsporları o dönemde bugünkünden çok daha hareketliydi. 4-5 tane fabrika takımı vardı. Markalar ve takımlar şampiyonluğu çok önemliydi. Sporun içindeki yaş ortalaması ne yazık ki o yıllarda oldukça yüksekti. Bu sporu seven ve destekleyenlerin en büyük endişelerinden biri de bu sporun geleceği ne olacağıyla ilgiliydi? Biz bu konuya el attık ve önce Ford Ka Rally Cup ve Ford Ka Rally Challenge ile 20'li yaşlardaki pilotları bünyemize ve Türkiye'deki motorsporlarına kattık. Ford Ka Challenge diyorum çünkü bugün Türkiye Ralli Şampiyonası'nda yarışan ve başa güreşen pilotların çoğu Ford Ka Rally Challenge ya da Fiesta Cup'tan çıkmış pilotlardır. Önce Ford Ka Rally Challenge, ardından Ford Fiesta Cup ile sürekli genç pilotlara ve kadın pilotlara ya-



Türkiye'nin ilk ve tek baba oğul şampiyon pilotları olan Castrol Ford Team Turkiye'nin Direktörü Serdar Bostancı ve birinci pilotu Murat Bostancı ile Türkiye'de motorsporlarını, Castrol Ford Team Türkiye Takımı'nı konuştuk.

tırım yaptık. Daha sora Renç Koçibey Eğitim Seminerleri gibi aktivitelerle bugün tekrarlanmaya çalışılan şeyleri biz 90'lı ve 2000'li yıllarda yaptık ve bunların fazlasıyla karşılığını gördük. Kendi otomobilini kendin yap projesiyle 2001'de Focus Kit Car'ı geliştirdik. Bu otomobili biz tamamen Türkiye'de geliştirdik ve önden çekişli 2,0 lt'lik bu Ford Focus ile Türkiye'de şampiyonluk kazandık. Anlatılacak çok şey var. Mesela 2010'da düzenlenen Pekin Paris Rallisi'ne katılan Anadol A1'den Transit Rally Van projesine kadar bir sürü şey yaptık. Ayrıca Neşeli Günler, Focuslayan Kazansın gibi reklam filmlerinden Ford Otosan'ın bayi organizasyonlarına kadar uzanan çok sayıda organizasyonu birlikte yaptık. En son olarak 2 sene önce Courierball'ı gerçekleştirdik. Courierball ile Ford Courier'ın lansman tarihiyle aynı anda başlayan Dünya Kupası'nın yapıldığı günlerde biz de Ford Courier ile futbol oynayarak ikisini birbiriyle birleştirmiş olduk. Bunlar dediğim gibi genel stratejilerdi. Sportif stratejilere geri dönersek gençleri hedeflediğimiz için gençler şampiyonaları düzenledik. Son 10-15 senedir de gençler şampiyonluğunu bizim dışımızda yapan olmadı. Ayrıca markalar şampiyonluğu, takımlar şampiyonluğu, pilot şampiyonluğu yaptık. Onlarca farklı pilotla farklı organizasyonlarda onlarca şampiyon çıkarttık. Mesela şuan Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) Başkanı olan Serkan Yazıcı'dan Nejat Avcı'ya, Mehmet Besler'den Yağız Avcı'ya, Orhan Avcıoğlu'ndan Ömer Tolon'a kadar uzanan pek çok pilot bizim eski pilotumuz. Hatta şu an TOSFED yönetiminde bulunan pilotların yarısı bizim eski pilotlarımızdan oluşuyor. Bu da bizim sporun alt yapısına ne denli önem verdiğimizin bir gös-



tergesidir. Pilotlar şampiyonlukları kazanıldı. 2010 senesinden sonra yurtdışına adım atmaya başladık. Önce Yağız Avcı ile Doğu Avrupa Ralli Şampiyonası'nı takip ettik. 2012'de Yağız Avcı, Yalta Rallisi'ni kazandı ve IRC'de (Kıtalararası Ralli Şampiyonası'nda) Doğu Avrupa Şampiyonu oldu. Biz çok gururlandık ve FIA Galası'nda ödülümüzü aldık. Bunlar hep Türkiye'deki ilklerdi. Daha sonra Murat Bostancı, 2010'da Pirelli Yıldız Sürücüler Şampiyonası'nda Bulgaristan'da birinci oldu. Ardından Murat Bostancı, 2013'te Dünya Gençler Ralli Şampiyonası'nda yarıştı. Bu arada her sene takımlar ve pilotlar şampiyonluğu bu takımdan çıkıyordu ve bunları çok önemsememeye başladık Çünkü bunlar alışılmış hale geldi. En sonunda Murat, 2015'te Avrupa Ralli Kupası'nda katıldığı bütün yarışları kazandı. Bu noktada bir parantez açayım. Avrupa Ralli Kupası ile Avrupa Şampiyonası birbirinden ayrı şeyler. Avrupa Ralli Kupası UEFA gibi, Avrupa Şampiyonası ise Şampiyonlar Ligi'nin karşılığı diyebiliriz. Biz Murat Bostancı ile UEFA'yı kazandık. Ama bunu girdiğimiz bütün rallileri kazanarak ezici bir üstünlükle başardık. Bu bize farklı bir moral verdi ve daha neler yapabiliriz diye düşündük. Ardından 2016, 2017 ve 2018 için 3 yıllık bir Avrupa Şampiyonası planı yapıldı. 2016 sadece parkurları öğrenme yılıydı. 2017'de aracı öğrenme ve etapları tanıma senesi oldu. 2018 ise en azından takımlarla başa güreşme senesi olacak.

Bazı şeyler beklediğimizden de erken olurken bazıları ise beklediğimizden biraz daha geç olacak gibi görünüyor. Avrupa Pilotlar Şampiyonası, özellikle son 2 senedir Dünya Ralli Şampiyonası'ndan bile daha fazla rekabetçi görünüyor. Murat Bostancı, Ford Fiesta R5 ile yarışıyor ve katıldığımız her yarışta otuzun üzerinde Fiesta R5 var. Bunların hepsi çok ünlü pilotların ve lokal kahramanların kullandığı araçlar. Bu sene biz toprak rallilerde ilk beşe, asfaltta ilk 10'a girmekte zorlanıyoruz. Ama bizim çok güvendiğimiz alt yapımız ve iyi stratejimiz sayesinde diğer pilotlarımızın özellikle Buğra Banaz'ın bize çok büyük katkısı var.

Buğra Banaz, 2 tekerlekten çekişli araç kategorisinde şampiyonada Avrupa lideri durumunda. Ümit Can Özdemir'in de Akropol ve Güney Kıbrıs Rallisi'nde elde ettiği puanlarla Avrupa Ralli Şampiyonası Takımlar Klasmanı'nda açık ara lider durumundayız. Bu küçümsenecek bir iş değil. Çünkü 30'dan fazla takımın da katıldığı bu şampiyonada dünyanın her yerinden takılmar var. Örnek vermek gerekirse Çekya, Polonya, İtalya ve Almanya'dan 3'er takım var. İkinci sırada Alman takımı, üçüncü sırada ise son 2 yılın Avrupa Şampiyonu olan, WRC'de de yarışan, M Sport'un çalıştırdığı Polonya takımı olan Lotos yer alıyor. Biz şu anda iyi bir strateji yaptığımız için büyük puan farkıyla bunların önündeyiz. Son 3 yarış kaldı. Üç yarışın sonunda şampiyon olmak istiyoruz ama olamazsak da ilk üçte bitirmek bile Castrol Ford Team Türkiye'nin daha ikinci senesinde büyük bir başarı. Ama dediğim Galatasaray'ın UEFA'yı kazanması gibi biz de birinciliği elde etmek istiyoruz. Biz üç senelik bir strateji yaptık ve şampiyonluk 2017'de olmazsa 2018'de de gelebilir. Biz kendimizi çok iyi geliştirdiğimizin farkındayız. Hesapları kendi içimizde yapıyoruz. Murat Bostancı, senenin ilk yarışında kazanan rakiplerinden kilometrede 3,5 saniye yavaştı. Bu fark 2,5'a, 1,5'a 1 saniyeye indi ve şu an 1 saniyenin bile altına inmiş durumda. Buğra Banaz için de aynı şey geçerli. Buğra Banaz'ın rakipleriyle arasında 3 saniye vardı ve bu fark şu an 1 saniyenin altına inmiş durumda. Biz emin adımlarla 1998'den bugüne olduğu gibi yolumuza adım adım devam ediyoruz. Önümüzdeki senelerde Avrupa Ralli Şampiyonası'nda da elde edilecek başarıların ardından neden hedefimizde Dünya Ralli Şampiyonası olmasın? Biz 1998'de bunları hedefliyor ve hayal ediyorduk. Türkiye'yi yurt dışında temsil etmek, orada Türk Bayrağı'nın dalgalanması bizim için farklı bir gurur veriyor. Mesela Kanarya Adaları ya da Güney Kıbrıs'ta bile Türk Bayrağı'nı dalgalandırıyoruz.

> **Burada Türkiye'nin ilk ve tek baba-oğul şampiyon pilotlarıyız. Baba-oğul olarak sadece biz Türkiye Ralli Şampiyonu olduk.**

Otomobil üreticilerinin motorsporlarına olan katılımında azalma var mı?

Serdar Bostancı: Var. 2010'da Türkiye'de Dünya Ralli Şampiyonası vardı. Formula 1, Avrupa Ralli Şampiyonası, Kıtalar Arası Ralli Şampiyonası, Touring Car vardı. Şu an bunların hiçbirisi yok. Ancak TOSFED Başkanımız Serkan Yazıcı'nın özverili çalışmaları sonucu önümüzdeki sezonun sonunda 2018'de büyük bir ihtimalle Dünya Ralli Şampiyonası Türkiye'ye gelecek. Formula 1 ile ilgili de çok büyük çalışmalar var. Ama bunlar çok büyük organizasyonlar ve birden bire yön değiştirmeleri de çok zor. Fakat başlamak bitirmenin yarısıdır. Bunlar olduğu zaman fabrika takımları olur. 2007'de Renault, Ford, Fiat, Renault, Citroen ve Hyundai'ye kadar Türkiye'de 7 tane fabrika takımı vardı. Bu yönde tekrar çalışmalar var ve Fiat yeniden doğru projelerle sağlam ve emin adımlarla ilerliyor. Ben Fiat'ı çok takdir ediyorum ve benim de hayal ettiğim şeyleri yapıyorlar. Ford zaten hiç kopmadan bu işin içerisinde olmayı sürdürüyor. Bu arada Peugeot ve Citroen'in geri dönüşleri söz konusu, Renault pistlerde de olsa yeniden başlıyor. Opel, tek marka kupası organizasyonu yapıyor. Yine BMW uzun zamandır pistlerde yarışıyor. Bunların zamanla daha da artabileceğine inanıyorum. Dediğim gibi bu sene 42'nci senenin içerisindeyim ve geriye doğru dönüp baktığımda hep inişler ve çıkışları var. Aslında fabrika takımlarının eksiliğinde 2008'de yaşanan ekonomik krizin etkisi büyük oldu. 2008 krizi otomotiv sektörünü çok ağır etkiledi ve markalar yarışlardan çekildi. Bu kadar büyük takımların da çekildikten sonra geri katılmaları pek kolay olmuyor. Ancak son 2-3 senedir bu takımlar alt yapılarını oluşturdular ve yavaş yavaş geri dönecekler. Ben Ford takımının başında olarak hepsinin geri dönmesini istiyorum. Çünkü rekabet oldukça kalite artar ve seyirciler ve sporcular da dahil herkes bundan faydalanır.

20 yıldır Ford ile birlikte çalışıyorsunuz. Global olarak sizin Ford yarış takımları arasındaki konumuz nedir?
Serdar Bostancı: Tartışmasız Castrol Ford Team Türkiye, Ford'un en büyük ülke takımı konumunda. Çünkü M Sport, Dünya Ralli Şampiyonası takımı ama bizdeki Ford pasaport sayısı bile onlardan daha fazla. Biz Avrupa Ralli Şampiyonası'na katıldığınız gibi Türkiye Ralli Şampiyonası'nda Fiesta Rally Cup'ı düzenliyoruz. Burada 14-15 tane otomobil yarıştırıyoruz. Türkiye'de herkes Ford ile yarışmayı tercih ediyor. Demek ki bu otomobiller iyi otomobiller ve biz de işimizi iyi yapıyoruz. Hem otomobili hem de bizi tercih ediyorlar. Bizim Castrol Ford Team Turkiye olarak Türkiye Ralli Şampiyonası'nda olmadığımızı farz etsek bile, katılan araçların yarısı bizim otomobillerden oluşuyor.

Murat Bey, Türkiye'nin ilk ve tek motorsporları mühendisisiniz. Bunun avantajları nelerdir?
Murat Bostancı: Ben 2007'de Oxford Brookes Üniversitesi Motorsporları Mühendisliği'ne girdim ve 2011'de de mezun oldum. Aslında tam da pilotluk kariyerimin başladığı dönemdi. İkisi bir arada başladı. Pilotluk kariyerim başında eğitimimin bir araya gelmesi, bugünlere gelmemde bana yardım etti. Çünkü motorsporlarında rallide pilotluk yapmak diğer sporlar gibi değil. Diğer sporlarda vücudunuzu tanıyorsunuz antrenman yapıyorsunuz iyi bir sporcu oluyorsunuz. Ralli pilotluğunda ise bir de otomobiliniz var. Otomobili iyi tanımak, onu iyi hazırlamak, sorunlarını çözmek gerekiyor. Ayrıca her yarışa farklı ve doğru ayarlarla hazırlanmak lazım. Bunları yaparken de teknik bir bilgiye sahip olmak çok önemli. O nokta da motosporları mühendisi olmak çok önemli. Beni daha hızlı bir pilot mu yapıyor, onu zannetmiyorum. Bu başarıya giden yolda otomobillerle ilgili iyi bir bilgi birikimine sahip olmak gerekiyor ve o noktada bana çok yardımcı oluyor. Motorsporları mühendisliğinde ilk 2 yıl makine mühendisliği gibiydi. Bu dönemde otomobil ve motorsporlarıyla ilgili neredeyse hiçbir şey görmedik. Üçüncü yıl otomobil mühendisliği dersleri yoğundu. Dördüncü yıl artık otomotivden de ayrılıp performans ve yarış kısmına ayrıldı.

Baba-oğul ve iş arkadaşı olarak anlaşabiliyor musunuz?
Serdar Bostancı: Pek kolay değil ve zor. Bizim bir de annemiz var. Eşim Yeşim Bostancı takımın annesi ve eski co-pilot şampiyonlarından birisidir. Zaman zaman takımda benden fazla emeği oluyor. Tabii ki kanından ve canından insanlarla birlikte çalışmanın faydaları olduğu gibi sorumlulukları ve negatif yanları da var. Şunu soracak olursan ben Murat'ın ralli pilotu olmasını istemezdim. Çünkü korkuyordum ama şimdi alıştık. Türkiye'de motorsporlarında bu iş böyle yürüyor. Orhan Avcıoğlu'nun annesi ve babası, Yağız Avcı'nın babası, Burak Çukurova'nın babası ile amcası, Ender Banaz'ın babası eski Türkiye ralli pilotlarından. Burada Türkiye'nin ilk ve tek baba-oğul şampiyon pilotlarıyız. Baba-oğul olarak sadece biz Türkiye Ralli Şampiyonu olduk.

Murat Bostancı: Benim farklı bir takım direktörüyle pilotluk tecrübem olmadı. Ben bu kariyerime zaten babamla ve annemle birlikte başladım. O yüzden kıyaslama yapmam zor. İyi bir iletişimimizin olduğunu düşünüyorum. Bence bir aile olmakla hedeflere ulaşmak konusunda birbirimizi desteklemek konusunda daha fazla motivasyon veriyor. Çünkü Türkiye'de motorsporları branşında ülkemizi temsil edip başarıya gitmek herkesin yapabileceği bir şey değil. Burada bir aile olmak motivasyonumuzu arttırıyor.

Yarışlara hazırlanma sürecinden bahseder misiniz?
Murat Bostancı: Motorsporları ve özellikle ralli takımı pilot, co-pilot ve otomobilden oluşmuyor. Arkada büyük bir emek var. Burada yaklayık 20 kişilik bir ekip var. İşin hazırlık kısmı oldukça önemli ve bu ekip otomobilleri yarıştan yarışa çok iyi hazırlıyorlar. Özellikle Avrupa Ralli Şampiyonası dediğiniz zaman zor bir sezon. Farklı farklı ülkelerde yarışıyoruz. Okyanusun üzerindeki Azur Adaları'na gidip yarışıp oradan anakaraya gidip oradan Kanarya Adaları'na geçiyorsunuz. Oradan Polonya'ya gidip yarışıp güneye Kıbrıs'a gidip oradan Letonya'ya geçiyorsunuz. Yarışların hepsi bazen 2-3 hafta aralarla oluyor ve bazen otomobilin tekrar Türkiye'ye takıma dönmesi mümkün olmuyor.
Bunların lojistiği, ekibin seyahati ve verilen emek çok önemli. Bir de bu ekip işini çok iyi yapan ve uzun süre yapan yüzde 100 Türk ekibidir. En çok övündüğümüz noktalardan biri de bu. Çünkü Türkiye'den çıkan takımların bazıları yabancı mekanikerler ve ortaklılarla, yurt dışı ekipleriyle çalışıyorlar. Bizim tüm mekanikerlerimiz, pilotlarımız Türk. Hatta takım aletlerimiz de Türk malı. Mesela yarış kazanan ekipler de dahil diğer yarış takımları da bizden parça talep edebiliyorlar.

Serdar Bostancı: Hatta kamyonumuz bile Türk malı. Türkiye'de geliştirilip üretilen Ford Cargo'yu, dünya genelindeki Ford satıcıları ve yetkilileri bizim takımda görüyorlar ve "Aaa, Ford'un böyle kamyonu mu varmış?" diyip şaşırıyorlar. Çünkü Ford Cargo Avrupa'da satılmıyor. Yine lastik konusunda Pirelli, dünyadaki bütün motorsporları lastiklerini Türkiye'de üretiyor. Ben de her seferinde karşılaştığım kişilere lastiğin üzerindeki TM (Türk Malı) yazısını herkese gösterip bununla gurur duyuyorum. Bizim Türk ekibiyle çalışıyor olmamız övündüğümüz noktalardan biri. Zaten diğer takımlardan dahil bir eksiğimiz yok. Murat ve Buğra girdiği hiçbir yarışta tek nik arızayla karşılaşmadı.



Avrupa'da sizden servis hizmeti talep eden takımlar oldu mu?
Serdar Bostancı: Bu konu geçmişte çok konuşuldu. Mesela M Sport'un Polonya operasyonu Avrupa'daki tek operasyon. Çünkü İngiltere, Avrupa'ya uzak olduğu için Polonya'da operasyon noktası var. M Sport, İngiltere'deki yapılanmasının 3 misli olarak Polonya'da kuruldu. M Sport'u, Polonya'dan önce bize vermeyi çok istediler ama Türkiye'nin AB'de olmaması, gümrük sorunları problemleri çözülemiyor. Özellikle Avrupa'da gümrüğün olmaması Polonya için avantaj oldu. Bir de Polonya'nın İngiltere'ye yakın olması ve Türkiye'nin uzak olması bunda etkili oldu. Bizim bu konularda konuşulmamız ve bize teklif edilmesi bizim için ayrı bir gurur veriyor. Biz stratejimiz değiştirip ticari bir yola dönsek ve Avrupa şampiyonasında müşteri takımlarını yarıştırsak kapıda sıra olur ama bizim hedefimiz ticari olmak yerine sportif olmaktır.

Eklemek istediğiniz bir şey var mı?
Serdar Bostancı: En büyük amacımız gençlere hizmet. Murat burada takımın birinci pilotu ama geçmişte Serkan Yazıcı, Yağız Avcı, Mehmet Besler, Orhan Avcıoğlu idi. Gelecekte de Murat'ın da son kullanma tarihi gelecek. Yağız Avcı ile de bu böyle oldu ve Murat'ı da başka bir Avrupa takımına transfer edeceğiz. Alt yapımızdaki genç pilotlar için de geçerli. Bizdeki süreç bu şekilde işliyor. Murat'ın şu an birinci pilot olması bugünün bir tesadüfü. Murat Bostancı, Yağız Avcı ve Orhan Avcıoğlu, Türkiye'nin en hızlı pilotlarından biri. Bu üç pilot da bizim takımımızdan çıktı.

Advertorial

ŞAMPİYONLAR KULÜBÜ

Ford Otosan Ralli Takımı olarak 1997'de kurulan Ford Rallye Sport Turkey, kurulduğu günden beri yetiştirdiği başarılı pilot ve co-pilot'larla adeta bir okul oldu. Adı Ford markası ile özdeşleşen Serdar Bostancı'nın takım direktörlüğünü yaptığı Ford Rallye Sport Turkey, yurt içinde ve yurt dışında elde ettiği başarılarla, Türkiye motorsporları tarihinin kilometre taşlarından biri. haline geldi.



Ford takımı, 2000 yılında Ford Escort WRC, Ford Escort Cosworth GR N, Ford Focus Kit Car ve Ford Ka araçlarıyla Türkiye Ralli Markalar Şampiyonluğu'na ulaştı.



1998, 1999 ve 2000 yıllarında yapılan Ford Ka Rallye Challange ile genç pilotlara yatırım yapmaya başlandı.



Ford Ka Rallye Challange Türkiye'de toprak zeminde yapılan ilk ve tek marka kupasıydı.





2000 yılında yarışan önden çekişli 2,0 lt'lik Ford Focus Kit Car



2002'de Ford'un ralli takımı, Focus Kit-Car A7 ve F2 ile şampiyonluk koltuğuna oturdu



Ford Ka Rallye Challange'a ek olarak asfalt zeminde Ford Ka Press Cup düzenlendi.



Ömer Tolon ve Burak Çukurova, 2002 ile 2003'te Ford Puma S1600 ile yarıştı.





Ford Rally Sport Turkey, yine Focus WRC ile kazanan oldu ve Türkiye Ralli Markalar ve Pilotlar Şampiyonu unvanını hakkıyla elde etti.

Türkiye, 2003 Türkiye Dünya Ralli Şampiyonası'na (WRC) ilk kez Antalya'da ev sahipliği yaptı ve Ford Rallye Sport Turkey, WRC otomobille bu şampiyonaya katılan ilk Türk ekibi oldu.



Castrol Fiesta Rallye Cup, 2008'in ikinci sezonunda da birçok genç yeteneği ralli sporuna kazandırdı. Türkiye Ralli Şampiyonası'nda ise Castrol Fiesta Sporting Trophy rüzgarı esmeye devam etti. Şampiyonada 12 pilot yarıştı, birinciliği kadınlar aldı. Aynı yıl yüzde 100 Türk ekibi, Dünya Ralli Şampiyonası Arenası'nda parkura çıktı.



FIA Dünya Ralli Şampiyonası'nın (WRC) altı yarışında koşulan Fiesta Sporting Trophy Turnuvası'na katılan Ford Rallye Sport Turkey, Türkiye'ye ilk 3 podyumu getirerek ülkenin gurur kaynağı oldu. 6 ülkede 18 start ve 5 birincilik kazanıldı

Türkiye'de ralli sporuna 1998 yılından bu yana kesintisiz destek veren Ford Otosan'ın genç ve güçlü ralli ekibi "Castrol Ford Team Türkiye", 2011 Türkiye Ralli Şampiyonası'nda yarışıyor. 2010 Türkiye Ralli Şampiyonası'nın en başarılı yarış otomobili Fiesta S2000 ile Pilotlar Şampiyonluğu'na ulaşan "Castrol Ford Team Türkiye", nisan ayında start alan 2011 Türkiye Ralli Şampiyonası'nda Pilotlar ve Takımlar Şampiyonluğu'nu kazandı. 2011 sezonunda iki Fiesta S2000 ve iki Fiesta R2 ile toplamda dört araçla katılan "Castrol Ford Team Türkiye"yi genç pilotlar Yağız Avcı, Murat Bostancı, Emre Yurdakul ve Orhan Avcıoğlu temsil etti.





2010'da ilk kez dünya parkurlarına çıkan Ford Fiesta S2000, geçen yılın şampiyonu Yağız Avcı'ya ikinci Türkiye Ralli Şampiyonluğu'nu kazandırdı. 2010 Monte Carlo Rallisi'nde ilk startını alan ve ilk şampiyonluğunu Türkiye Ralli Şampiyonası'nda elde eden Fiesta S2000, 2011 sezonunda WRC'de yarışan Fiesta RS WRC'nin de temelini oluşturuyor.





Hem Türkiye hem Avrupa'da takımlar şampiyonluğu yakalandı. Takımın Murat Bostancı ile Avrupa ralli şampiyonluğu hedefi ile başlayan bu maceranın ilk kısmı tamamlanmış oldu.



Türkiye Ralli Şampiyonası'nda hem Pilotlar hem de Takımlar Şampiyonluğu'nu kazanan Murat Bostancı & Onur Vatansever ikilisi, Dünya Ralli Şampiyonası – Junior klasmanında yarışarak takımı, markayı ve ülkemizi gururla temsil ettiler.



Castrol Ford Team Türkiye, kendi teknik ekibiyle yarış araçlarına servis hizmeti veriyor.

Yalçın Arslan

Serdar Bostancı

Murat Bostancı

Onur Vatansever

Buğra Banaz

Burak Erdener



Advertorial

TEST

BMW 530i

252 HP gücündeki sportif sedan dinamizmden fazlasını sunuyor.





SÜRÜŞ İZLENİMİ

AUDI RS5 COUPE

450 HP gücündeki orta sınıf coupe, zarafet ve performansı bir arada sunmayı amaçlıyor.

TEST

FORD EDGE

Ford'un Türkiye'deki en büyük SUV'u dizel motoruyla test konuğumuz.





İNTERAKTİF

WWW.OTOHABER.COM.TR

Türkiye'nin en güvenilir otomobil portalı **www.otohaber.com.tr**
Tamamen yeni içeriği, güncel haberlerİ ve dergi sayfalarına sığdıramadığımız ekstralarıyla rekorlar kırmaya devam ediyor.

İPHONE UYGULAMASI!

1- En yeni ve en güncel haberler, yenilikler ve sektörün konuşulan konuları.
2- otohaber editörlerinin yorumlarıyla oluşturulan otohaber Garajı videoları.
3- otohaber TV, yazarlar, foto galeriler, otomobil fuarları, otomotiv sektörüne ve otomobillere dair herşeyi otohaber iPhone uygulamasıyla takip edebilirsiniz.

SMS UYGULAMASI!

otohaber Dergisi hakkındaki görüşleriniz için **OTOHABER** yazıp bir boşluk bırakın ve yorumunuzu ekledikten sonra **4122**'ye kısa mesaj atın.
Tüm operatörlerden **4122**'ye mesaj atabilirsiniz.
Ücretlendirme tüm operatörlerden servis 1,60 TL olarak ücretlendirilir.
MH: 0216 531 73 73


www.facebook.com/otohabercomtr


twitter.com/otohaberdergisi